ITINERARIO E TRABALHOS

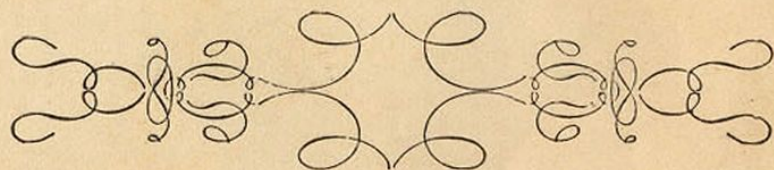
DA

COMMISSÃO DE ESTUDOS DA ESTRADA DE FERRO DO MADEIRA E MAMORÉ

IMPRESSÕES DE VIAGEM

POR

UM DOS MEMBROS

DA MESMA COMMISSÃO

RIO DE JANEIRO

Typ. a Vap. de Soares & Niemeyer — Rua da Alfandega n. 6

1885

INDICE

PAGS.

ERRATAS

Pag. 59 — Onde se lê: ... cidade de Serpa ou Itaquatiára, etc., 3°8'18" lat. S e 150°16'22" long. — lêa-se: 3°8'18" lat. S e 15°16'22" long.

Pag. 61 — Onde se lê: ... Manáos fica na lat. S 3°8'4" e long. O 3° — lêa-se: long. O do Rio de Janeiro 16°53'.

Pag. 109 — Onde se lê: ... O Guaporé que vem da cidade de Matto Grosso, etc. — lêa-se: O Guaporé que banha a cidade de Matto Grosso, etc.

Além d'estas outras existem que o leitor facilmente corrigirá.

CAPITULO I

Ferro-Via Madeira e Mamoré

Devendo em outro lugar tratarmos da importancia d'essa via ferrea, parece-nos de subido alcance e interesse, dar-mos antes de tudo, embora em resumo, um historico da estrada de ferro, a cujos estudos procedeu uma commissão nomeada pelo governo imperial, da qual nos desvanecemos ter feito parte.

O modesto livro que óra damos á lume, comquanto uma descripção de nossa viagem ás longinquas regiões do alto Madeira, encerra igualmente esclarecimentos transcendentes sobre os trabalhos realisados pela alludida commissão, presentes já á alta administração do Estado.

Para este fim dividimol-o em diversos capitulos, occupando-nos no primeiro d'elles do historico do *Madeira e Mamoré.*

Data de 1867 a idéa de realisar-se de prompto a abertura de um caminho seguro e commodo para a Bolivia, pelo Amazonas.

N'esse mesmo anno essa republica creou uma legação no Mexico, nomeando-a sob a immediata direcção do encarregado de negocios, o Sr. general D. Quintino Quevedo, a quem foram dadas instrucções, afim de dirigir-se a New-York, logo que houvesse concluido seus afazeres no Mexico, no intuito de arranjar

n'aquella capital quem levasse a effeito o pensamento geral de abrir um caminho para a Bolivia pelo rio Madeira, no Brazil, visto que, com este Imperio já estavam bem encaminhadas as negociações de um tratado de paz, limites, navegação, commercio e extradicção, que mais tarde, em 1868, foi definitivamente ratificado.

Effectivamente partio para o Mexico D. Quintino Quevedo e, quando d'ahi seguio para New-York, o general D. Benito Juarez, então presidente d'aquella republica, recommendou-o ao coronel Church, a quem pedia que tomasse a si o encargo d'essa grandiosa empreza.

Acceitando-o, foi Church para La Paz, em 1868, apresentar-se ao governo boliviano, que, sob a presidencia do general Melgarejo, a 27 de Agosto desse anno, lhe dera a devida concessão para a formação da *National Bolivian Navigation Company.*

Para o bom exito d'essa companhia era preciso o levantamento de um emprestimo, que fosse garantido pelo governo boliviano e este não foi difficil de accordal-o, modificando o contrato Church, em 7 de Novembro de 1869 e autorisando-o a levantar o dito emprestimo, como seu agente financeiro, em 22 do mesmo mez.

O coronel Church não tinha certeza da navegabilidade do Madeira, mesmo porque até aquella data pouco conhecido era elle em toda a sua extensão, e contradictorias eram as differentes narrações de viajantes.

Apenas em 1846 o engenheiro boliviano D. José Agostino Palacios, havia escripto um pequeno volume de sua viagem por aquelle rio.

O tenente Gibbon, á expensas do governo dos Estados Unidos, explorou-o em 1853, de cujos trabalhos deu conta ao *State Department at Washington.*

Em 1860 o general Quevedo, quando em exilio, desceu as cachoeiras afim de conhecer de sua navegabilidade e nada fel-o suppor extraordinariamente difficil.

A idéa primitiva, geralmente seguida, era a abertura de canaes na região encachoeirada do Madeira; mas, apezar disso, o coronel Church fizera inserir no seu contrato a clausula de poder construir um caminho de ferro no caso de ser o canal muito difficil, para o que igualmente o autorisaram a fazer uma emissão extraordinaria de £ 500.000, para cobrir essas despezas imprevistas.

Entretanto, verificada por Church a impraticabilidade do canal e resolvida a construcção da estrada de ferro, era questão vital a approvação do governo brazileiro, porquanto, a navegação dos rios da Bolivia e mais privilegios que pudessem dar eram letra morta, uma vez que o Brazil não permittisse que a estrada de ferro atravessasse o seu territorio.

Facil como é de conhecer-se as vantagens de tão grande emprehendimento e tendo o ministerio da agricultura em seu poder os estudos sobre a região em questão, apresentados pelos engenheiros Keller, por quem havia mandado fazel-os logo após a notificação do tratado com a Bolivia, e cujos trabalhos foram publicados em annexo ao relatorio desse ministerio, o governo do Brazil, em 1870, depois de activos esforços empregados pelo respectivo ministro dos negocios estrangeiros, afim de empenhar o governo da Bolivia na realisação d'esse plano de communicações, entre a republica e o Atlantico pelo valle do Amazonas, o governo do Brazil, repito, por seu representante o Sr. ministro das obras publicas, expedio o decreto n. 4509 de 30 de Abril, pelo qual concedeu ao subdito norte-americano, coronel de engenheiros George E. Church, privilegio exclusivo durante 50 annos para, por si ou por uma companhia, construir, custeiar e utilisar uma ferro-via, que, partindo de um ponto abaixo da cachoeira de Santo Antonio, se prolongasse pela margem direita do Madeira até o ponto mais vantajoso acima da

de Guajará-mirim, podendo ramificar-se a estrada até o ponto fronteiro á embocadura do Beni, no rio Madeira, dando-se por essa occasião á Church copias das plantas e estudos feitos por Keller n'aquelle territorio.

A 25 de Junho d'esse mesmo anno o congresso dos Estados Unidos approvou um *bill*, autorisando a organisação da companhia, sendo immediatamente assignado pelo executivo e logo convertido em lei.

Era isso uma esperança poderosa de exito, pois foi a primeira vez que a protecção nacional era dada pelo congresso a um particular, e de facto, a 30 desse mesmo mez achava-se perfeitamente organisada em New-York a *National Bolivian Navigation Company*, de conformidade com a autorisação dada pelo governo americano, com o capital nominal de 2.500.000 dollars, em acções, sendo eleito presidente o referido encorporador coronel Church.

De posse da concessão brazileira, a chave de toda a importante ligação entre os dous paizes, o elemento real de resultados altamente consideraveis, quer para Church, quer para o futuro da *National Bolivian Navigation Company*, tratou elle de aggregar esta á que incorporara em 1º de Março de 1871, sob o nome de *Madeira and Mamoré Railway*, mediante 2.000.000 de dollars, preço da transferencia da concessão boliviana.

Para a nova empreza, Church subscreveu-se com 2.000.000 de dollars e a 18 de Maio ajustou-se a construcção da estrada com a *Public Works Construction*, mais tarde renovado em 19 de Janeiro de 1872.

A empreza constructora enviou uma commissão de engenheiros, tendo á testa o Sr. Leathon Carle Ross, que em seu relatorio estimou o custo da estrada em £ 437.989, pelo que foi ainda renovado o contrato definitivamente com o augmento exigido de £ 162.011, prefazendo o capital de £ 600.000, das quaes lhe foi dada adiantadamente a somma de £ 50.000.

Ajustadas assim claramente as condições, expedio a empreza outra commissão de 25 engenheiros para a construcção, que, com o material preciso, chegou a Santo Antonio a 6 de Julho de 1872, dando logo começo aos trabalhos de exploração.

Entretanto, fóra do lugar das obras, na séde das companhias, reinava a mais triste anarchia, já pelo que se chamava capital nominal da *National Bolivian Navigation Company*, já pela sua annexação á *Madeira and Mamoré Railway*, já por outros multiplos motivos até hoje não explicados satisfactoriamente, como seja a extensão da linha que de ha muito devia estar conhecida para servir de base aos contratos.

A *Public Works Construction* abandonou os trabalhos e em Junho de 1873 protestou perante os tribunaes inglezes, pedindo a annullação do contrato de 1871 e indemnisação pelos prejuizos soffridos, etc.; e tendo o governo boliviano revogado a concessão feita á *National Bolivian Navigation* e decretado que o deposito de £ 580.000, effectuado no Banco de Inglaterra, como producto do já citado emprestimo, seria applicado á construcção da ferro-via, os portadores das apolices bolivianas, allegando a inexequibilidade da empreza, o grave erro orçamentario e dos estudos primitivos e o não cumprimento das condições com que haviam subscripto o emprestimo, reclamaram dos tribunaes inglezes a dissolução e liquidação da *Madeira and Mamoré Railway*, obtendo, após prolongado pleito, que a camara dos lords lhes deferisse a petição, mandando rateiar o deposito.

O coronel Church tentou n'esse tempo de pleito encaminhar os trabalhos e em 17 de Setembro de 1873 fez outro contrato com Dorsey e Cadwel, que tambem foi malogrado.

Enormes são os prejuizos da empreza, tenha ella ou não a culpa de tantos desastres.

Calcula-se em centenas de contos o valor do material que chegou a Santo Antonio, afóra as perdas de consideravel importancia como seja o pequeno vapor *Amazonas*, de 120 toneladas, que se submergio em 1871, em frente áquelle porto, quando estava ainda em secções e a bordo do navio *Silver Spray*.

Não ha negar que esses homens fizeram nessas inhospitas regiões actos de verdadeiro heroismo, trabalhos de admiravel coragem. Com uma lancha a vapor de 40 pés de comprimento transpuzeram as cachoeiras até Guajará-mirim, ora navegando, ora varando-a por terra em 13.889 pés (mais de 4 kilometros) reunidos os pedaços em que a arrastaram, cujo esforço é facil imaginar, e lá a deixaram quasi inutil no rio Mamoré, no lugar denominado El-Cerrito.

A *Explorator*, que assim se chamava, cuja velocidade média era de 10 milhas por hora, quando chegou áquelle ponto, nem a cinco podia mais attingir, além de lhe faltarem varias peças, que se inutilisaram em caminho.

O material que conduziram para Santo Antonio não admira que tivesse custado caro, pois era elle o necessario para a construcção de cerca de 24 milhas e foi pago pelo *Trust-fund*, além das embarcações que possuiam, taes como uma lancha a vapor que tinham entre a cachoeira de Theotonio e o Jacy-Paranã, e na qual foram até ao Caldeirão do Inferno, subindo 8 milhas pelo rio Tres Irmãos.

Os ultimos empreiteiros (Collins) chegaram a ter 1500 homens no serviço, entre os quaes 500 cearenses e 200 bolivianos e cerca de 67 milhas de linha estaqueada e alguns kilometros de linha construida.

A 1º de Fevereiro de 1873 partira do Rio de Janeiro a commissão fiscal nomeada pelo governo, composta dos Srs.:

Engenheiro Antonio Alvares dos Santos Souza, chefe.

Engenheiro Antonio Alvares Pereira Salgado, ajudante.

Engenheiro Feliciano Antonio Benjamin, ajudante.
Engenheiro Alexandre Haag, ajudante.
Engenheiro Henrique Scheid, conductor.
Engenheiro Bernardo Caulier, agrimensor.
José Alvares Santos Souza, escrivão.
Alvaro Pamplona Nebur da Fonseca, pratico.
Dr. Francisco Julio Xavier, medico,

os quaes igualmente estavam encarregados da medição das terras á margem da estrada e do rio Madeira.

Uma das causas dos malogros da empreza foi, sem duvida, a falta de base para formação dos contratos.

De facto dava-se á linha uma extensão de 232 milhas (primeiros empreiteiros da *Public Works*), tendo Church a calculado em 153 anteriormente e bem assim em 180 pela mesma *Public Works* antes da medição pelo rio, que deu então as 232.

Entretanto proseguiram as divergencias entre as tres companhias na Europa e emquanto versava este pleito, os governos do Brazil e da Bolivia não se mostravam indifferentes ao grande projecto, por cuja realisação se empenhavam reciprocos e valiosos interesses dos dous paizes.

Provada como se achava a insufficiencia do capital depositado para levar a termo a construcção da estrada, e convindo por outro lado ante a resistencia dos accionistas inglezes, fazer intervir um acto do governo imperial, que testemunhasse a praticabilidade do projecto, o governo da Bolivia, por intermedio de um enviado extraordinario, que deveria seguir para Londres, solicitou do governo do Brazil garantia efficaz que traduzisse claramente o seu interesse pela conclusão da estrada. Achava-se encerrado o parlamento e a occasião urgia.

Então sendo novamente ministro dos negocios estrangeiros o Sr. Barão de Cotegipe, foi expedido pelo ministro da agricultura, Sr. conselheiro Coelho de Almeida, o decreto n. 6747 de 24 de Novembro de 1877, concedendo garantia de 7 % durante 30 annos á *Madeira and Mamoré Railway*, sobre o maximo capital de £ 400.000, não devendo a garantia tornar-se effectiva senão depois de empregada a quantia de £ 600.000, então em deposito no Banco de Inglaterra.

A opportunidade e alta conveniencia deste acto foram reconhecidas pelo Sr. conselheiro Cansansão de Sinimbú no relatorio, que, em 1879, sujeitou á approvação do parlamento e o decreto legislativo n. 2814 de 19 de Janeiro do mesmo anno, approvando a previdente medida do poder executivo, ratificou a concessão da garantia nos termos em que fôra feita.

Obtida a garantia de juros, o coronel Church de novo e desastradamente firmou contrato com P. & T. Collins, a razão de £s 5.900 por milha ingleza, com uma cubação determinada, — sendo que no caso de elevar-se esta, seria aquella somma augmentada de accôrdo com uma tabella de preços, que igualmente serviria para o caso da cubação ser menor do que a calculada para o contrato.

Desastradamente, digo, porque não tendo-se concluido de todo o pleito em que se achavam as companhias interessadas, e sem audiencia dellas, celebrou elle compromissos que mais tarde não pôde realisar e, portanto, mais uma tentativa frustrada com prejuizos sérios para quem nelles se baseou.

Nesse mesmo anno um dos navios da nova empreza, o *Mercedita*, conduzio para Santo Antonio cerca de 500 trabalhadores norte-americanos e alguns italianos, além de Collins e mais pessoal technico e o material preciso para o estabelecimento do escriptorio, serraria a vapor, hospital, etc., chegando a Santo Antonio no

dia 19 de Fevereiro de 1878. Thomaz Collins chegou a empregar ainda 300 bolivianos e alguns brazileiros, dos que havia contratado com o major José Paulino von Hoonholtz, com quem tive occasião de fallar sobre esses assumptos, em Manáos, onde reside, e que desde o seu principio infeliz foi em semelhante empreza.

O vapor americano *Metropolis*, que dos Estados-Unidos sahira a 29 de Janeiro de 1878, conduzindo 250 passageiros, em sua mór parte para serem empregados na estrada e mais 500 toneladas de trilhos, naufragou a 31 d'esse mesmo mez perto de Nolfork, salvando-se unicamente 160 pessoas.

O vapor *City of Richmond* foi logo preparado para substituil-o e esse chegou a Santo Antonio.

Collins deu logo andamento aos trabalhos, fazendo sibilar a locomotiva até o kilometro 6 e fez estudos de mais de 100 kilometros, tendo encontrado em Santo Antonio, muito estragados os armazens e casas construidas pelos inglezes em 1870 e 1871, o material todo exposto ao tempo e grande parte d'elle em máo estado, comprando-o por £ 10.000, preço por que foi avaliado, de conformidade com o seu contrato.

Antes, porém, deu principio á construcção dos armazens e casas para o pessoal, em cujas obras despendeu 13.654 dollars, além do que gastou para concerto das outras, pelo modo seguinte:

Um armazem geral ...	1.965.00
Um dito para loja	2.450.00
Uma casa para os engenheiros	5.468.00
Uma dita para Collins ...	2.271.00
Uma dita para O. J. Nichols	1.000.00
Uma dita para Hoonholtz	500.00
Dollars.....	13.654.00

Pela escripturação da despeza, cujos algarismos são fornecidos por um engenheiro que a ella pertenceu,

o Sr. Charles B. Brisben, vê-se que gastou ella 275.00 dollars ou mais de 600:000$, prefazendo um total de mais de 1.000:000$000.

Além dos prejuizos materiaes, essa empreza perdeu cerca de 60 empregados mortos, dos 300 que na média tivera no serviço de pouco mais de um anno.

Proseguiram os diversos serviços da estrada, sob a fiscalisação da commissão brazileira a cargo do engenheiro Feliciano Antonio Benjamin e Alexandre Haag, quando novo pleito aventado em Londres, por occasião da empreza Collins ter de levantar dinheiros que lhe eram devidos e quando já começavam a familiarisar-se com o clima e costumes, com os indios selvagens, que por vezes atacaram e feriram alguns de seus membros e ainda com as febres malignas, obrigaram-o em data de 4 de Agosto de 1879 a officiar a presidencia do Amazonas, pedindo que tomasse conta dos objectos e materiaes que lhe pertenciam, abandonando o serviço e escapando-se de grandes compromissos que o seu credito o deixara contrahir, ficando pois perdidas centenas de contos de réis, sem o minimo proveito para os dous povos que procuram estreitar as suas relações de paz e commercio.

Além disso tendo os portadores de apolices bolivianas insistido na sua resistencia, descrentes do exito da empreza, e dissolvida e liquidada a *Madeira and Mamoré Railway*, o governo do Brazil, por decreto n. 8255 de 10 de Setembro de 1881, sendo ministro da agricultura o Sr. conselheiro Pedro Luiz, declarou caduca a concessão primitiva, cujo prazo para a conclusão das obras havia sido prorogado pelo decreto n. 6357 de 18 de Outubro de 1876.

Além desses dados tirados de diversas obras, publicadas depois de aventado o primeiro pleito em Londres, alguns elementos para este historico são fornecidos pelo primeiro relatorio apresentado ao governo

pelo engenheiro chefe da commissão, Dr. Carlos Alberto Morsing, e por uma publicação, de 9 de Janeiro de 1883, feita na gazetilha do *Jornal do Commercio*, da côrte, que igualmente estudou as differentes phases da empreza *Public Works Construction*, e cujas judiciosas apreciações assim terminam:

« Tal é, abreviadamente, a historia administrativa d'esse interessante projecto, e não seria completa esta exposição, sem recordar que, si não ha hoje duas opiniões com relação á exequibilidade e immenso alcance commercial e estrategico da ferro-via Madeira e Mamoré, esta idéa teve que vencer, em discussões aturadas, phases perigosas, não só de hesitação, mas até de resistencia.

« Em certo tempo o projecto foi visto, como custosa fantasia e injustificavel motivo para sacrificios do Estado: chegou-se a sustentar que a estrada teria de atravessar territorio boliviano, quando é uma verdade não ter ella de percorrer um só metro fóra do territorio brazileiro. Estas duvidas cessaram e a opinião parece ser hoje unanime quanto ás vantagens reciprocas que ao Brazil como á Bolivia deve resultar da via-ferrea que, ligando o Alto ao Baixo Madeira, proporcionará aos ricos departamentos bolivianos do Beni de Reys, de Santa Cruz e Exaltacion bem como a grande parte da provincia de Mato-Grosso, franca communicação para o Atlantico, além de igual vantagem á immensa região brazileira da margem direita do Alto-Madeira, sendo que, para aquelles pontos bolivianos e de Mato-Grosso até hoje só penetram sobrecarregados de despezas pela perigosa passagem das cachoeiras d'esse rio, ou pelo longo e custoso caminho do Pacifico e da cordilheira dos Andes. »

E' da mais rigorosa justiça lembrar aqui os nomes de tres estadistas distinctos, que de certo ficarão para sempre ligados a esse importantistimo melhoramento;

o do Sr. conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas, que, quando ministro da agricultura mandou os engenheiros Kellers, como já ficou dito, proceder aos estudos que mais tarde serviram de base para as concessões feitas ao coronel Church; o do Sr. conselheiro Barão de Cotegipe que, como ministro dos negocios estrangeiros empregou activos esforços afim de empenhar o governo da Bolivia na realisação de um plano de communicação com o Atlantico pelo Amazonas, como já dissemos acima; e finalmente o do Sr. Barão de Mamoré que da tribuna parlamentar pugnou com inexcedivel constancia pela realisação deste grande commettimento.

O poder legislativo igualmente no patriotico empenho de cortar o Imperio de vias-ferreas, elemento que mais rapidamente póde promover o seu desenvolvimento, consignou no orçamento do exercicio de 1882-83, uma verba especial para os estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré.

A S. Ex. o Sr. conselheiro André Augusto de Padua Fleury, então ministro e secretario de estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas, coube a tarefa de mandar realisar esse ramo do serviço publico, para cujo fim não poupou esforços e sacrificios.

Achava-se o Sr. Dr. Morsing, na provincia de Pernambuco, onde representava o empreiteiro da estrada de ferro de S. Francisco, o Sr. Francisco Justiniano de Castro Rabello, quando foi surpreendido pela visita do Exm. Dr. Antonio Gomes Pereira Junior, nomeado presidente da provincia de Goyaz, que em nome do ministro da agricultura o convidou para dirigir a commissão de estudos, perguntando ao mesmo tempo quaes as suas condições para acceitar semelhante encargo.

O Dr. Morsing declarou n'essa occasião, que uma vez que o Estado precisava de seus serviços nenhuma

condição tinha a exigir; sendo unicamente necessario que o empreiteiro o dispensasse.

Inutil é dizer que esse cavalheiro, embora interessado pela continuação d'aquelle engenheiro na direcção de seus trabalhos, annuio promptamente á sua dispensa, visto ter o governo necessidade de realisar tão importante empreza.

Logo que o ministro, o Exm. conselheiro Padua Fleury, teve sciencia do bom exito do seu convite, expedio ao Dr. Morsing o seguinte telegramma: « Fico sciente de que acceita o meu convite. Venha com o presidente de Goyaz, se puder, sem grande inconveniente. » Ávista d'esta ordem, datada de 15 de Outubro, partio aquelle engenheiro a 25 do mesmo mez, do Recife para a capital do Imperio onde chegou a 31.

Por portaria de 25 de Novembro foram dadas as devidas instrucções á commissão e nomeado o seu pessoal na ordem que se segue: engenheiro chefe Carlos Alberto Morsing; primeiro engenheiro, Julio Pinkas; chefes de secção, Abel Ferreira de Mattos e Domingos Guilherme Braga Torres; secretario, Ernesto Mattoso Maia Forte; (1) engenheiros-conductores, Pedro Leitão da Cunha, Alfredo de Freitas Reis, Damaso Pereira, Candido Ferreira de Abreu, Thomaz Joaquim de Cerqueira e Alfredo Indio do Brazil e Silva; medico, Dr. F. Betim Paes Leme; pharmaceutico, José da Fonseca e Silva; desenhador, Camillo Vedani; e auxiliares, João Martins da Silva e José Coelho Ferreira Junior.

No dia 5 de Janeiro ás 5 horas da tarde, a commissão encorporada despedio-se de S. M. o Imperador, do Sr. presidente do conselho, senador João Lustosa da Cunha Paranaguá e do Sr. ministro da agricultura interino, conselheiro Lourenço de Albuquerque.

No dia 10 d'esse mesmo mez, partimos para o

(1) Autor da presente obra. (Vide D[illegible] ... 7º vol por Sacramento

Madeira, havendo-nos despedido na vespera, do Exm. Sr. senador Henrique de Avila, então ministro e secretario de estado dos negocios d'agricultura, que nos primeiros dias de sua administração e ultimos de nossa estada no Rio de Janeiro, foi prodigo em attenções e favores ao pessoal da commissão, a quem chamou « seus companheiros de trabalho. »

CAPITULO II

Do Rio de Janeiro ao Pará

Conforme estava annunciado por todos os orgãos da imprensa fluminense, no dia 10 de Janeiro de 1883, embarcou a commissão a bordo do vapor *Espirito Santo* no porto do Rio de Janeiro, com destino ao do Pará.

Desde o dia em que fomos convidados a fazer parte d'essa illustre e importante commissão, accudio-nos a idéa de escrever as nossas impressões d'essa tão longa quanto difficil e interessante viagem.

Essa vontade robusteceu-se sobretudo ao lêr-mos diversas obras sobre a Amazonia, na sua mór parte prenhes de descripções contradictorias no tocante aos costumes, clima e população do grande valle do rio-mar.

O rio Madeira especialmente no espaço comprehendido entre as cachoeiras de Santo Antonio e a de Guajará-mirim, tem sido não poucas vezes navegado por viajantes de intelligencia superior, mas, ou porque o percorreram em épocas differentes ou porque, cada qual possuía sua maneira de apreciação ou por outro qualquer motivo, o resultado de suas investigações, as suas descripções no geral são inteiramente controversas.

Pelo lado scientifico acreditamos não estar em erro dizendo que ninguem adiantou cousa alguma, nada existe de mais exacto do que os estudos da commissão que ahi esteve em 1782, cujos resultados foram publicados na *Revista* do Instituto Historico de 1882 e das quaes é possivel, ainda tenhamos de nos occupar-mos.

Grande é o nosso trabalho, audaciosa mesmo a nossa pretenção, mas assiste-nos o inteiro desejo de tornar cada vez mais conhecido esse mundo quasi occulto, onde se aninham riquezas naturaes apenas imaginaveis. Procuraremos quanto em nossas forças couber dizer a verdade núa e crúa do que vir-mos e n'isso estará de certo o unico merito do modesto livro a que ora damos publicidade.

Repugna-nos sinceramente sacrificar a verdade á vaidosa aspiração de ver engrandecidos nossos serviços, exagerados os perigos porque houvermos passado, admirados actos de coragem que jámais se deram, decepções que nunca soffremos, transes porque não passamos e assim encarecidos merecimentos, a que de facto não os possuamos. Si perigos vencermos se padecimentos nos aniquilarem, se decepções soffrermos e actos de bravura tiver-mos que praticar, serão com certeza relatados em phrase singela mas modelada em factos verdadeiros, acontecimentos que se deram e não nas fantasias romanescas dos que sacrificam a realidade ao prazer das descripções de effeito. Julgamos que não nos seria, censuravel consignar aqui um capitulo para a viagem entre os portos do Rio e Pará, com escalas por tantos outros da costa do norte do Imperio. Fazemol-o no intuito de mais variar a leitura do livro, e se possivel fôr, prestar pequeno serviço a algumas localidades porque passamos e quiçá a muitos dos que por ahi tiverem que passar.

Não é este o capitulo mais interessante, mas nem

por isso terá pouca importancia. Para os nossos companheiros como para todos os que mais ou menos ligavam-se a esta commissão, já por parentesco com algum de seus membros, já pela sympathia, que inspirou essa turma exploradora, decerto será uma completa lembrança de toda a viagem, todo o caminho percorrido pela commissão quer por terra, quer pelos rios, quer pelo mar.

As 10 1/2 horas da manhã do dia 10 de Janeiro de 1883, achando-se todos a bordo, o magnifico vapor *Espirito Santo* suspendeu ferro e seguio para a barra, sempre acompanhado por escaleres e lanchas a vapor e junto a Villegaignon os nossos amigos que a seu bordo se achavam disseram-nos o ultimo adeus. Foi esse um doloroso momento.

O pessoal da commissão despedio-se dos mais intimos amigos. Ahi deixavam, pae, mãe, irmãos, esposa e filhos e no severo cumprimento de penosos deveres, d'elles se affastavam por longo tempo. E' facil comprehender as saudades que nos affligia ao separarmo-nos da familia, dos amigos caros e da patria, se póde assim dizer seguindo para muito longe, para regiões cujo clima, costumes, tudo é diverso.

Uma unica consolação nos suavisava a tristeza d'aquelles momentos de saudade, era a esperança de aportar-nos de novo ao lugar de onde nos affastavamos, não cobertos de gloria, porque essa é tão ephemera, tão inconstante que bem póde ser comparada á mulher transviada da honra, que por um capricho adquire os amantes e por outro inda mais futil os despreza, não cheios de gloria, porque essa ficção, essa fantasia só existe nas paginas poeticas dos crentes, dos historiadores que a celebram em phrases enfeitadas, de quatro ou cinco palavras, mas com a satisfação de havermos cumprido um dever, prestando ao paiz, aos povos da

Amazonia os serviços de que podemos dispor pela intelligencia e pelo trabalho.

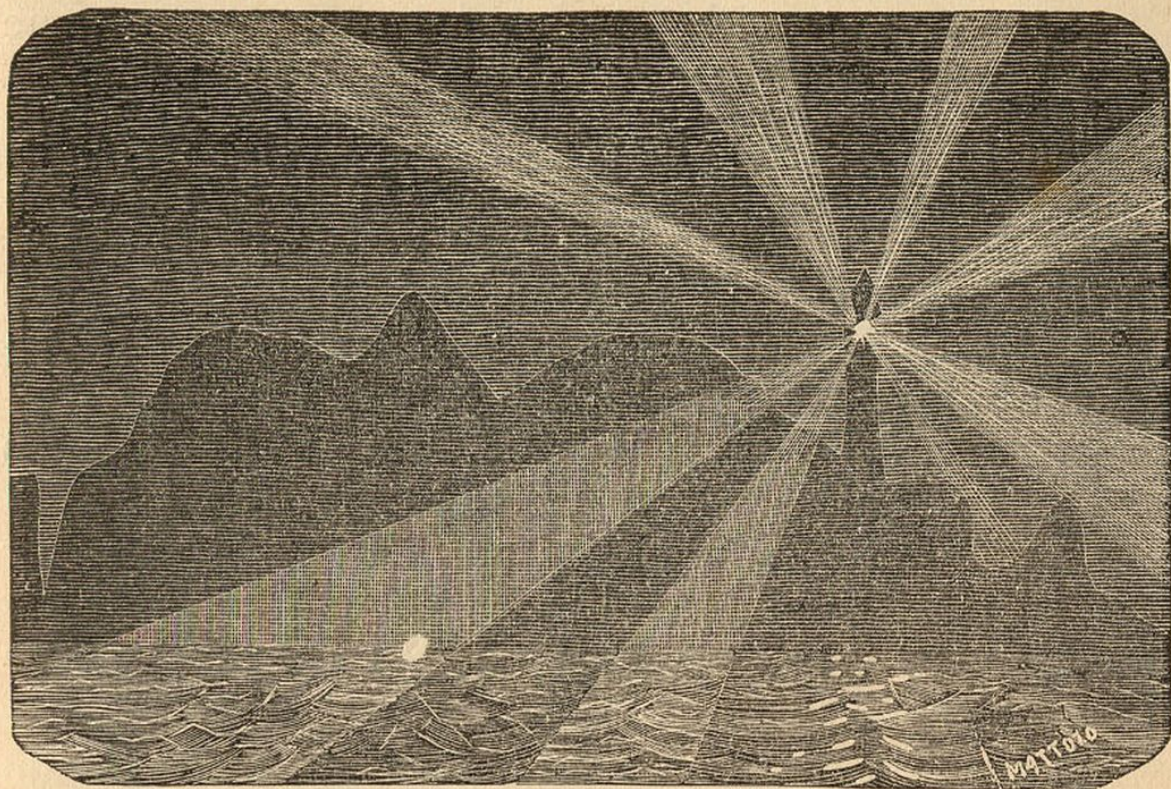
Os Charttertons, os Colombos e tantos outros que foi feito d'elles? O que se fez a esses héroes gloriosos da sciencia? Um expirou nas masmorras como premio dos innumeros sacrificios e miserias porque passou, o outro foi o seu cadaver vendido aos barbaros como recompensa dos seus amargurados dias passados no estudo e no labor.

Explendida que é a gloria! Nós a não queremos.

O navio que nos conduzia, o *Espirito Santo*, mede 270 pés de comprimento, 38 de bocca, 22 de pontal, 15 de calado, armado a patacho (tendo sido já brigue) com machina de 300 cavallos de força, carregando 400 toneladas de carvão e 1999 toneladas de arqueação, tendo accommodações para 100 passageiros de ré e 400 de prôa. Custou á companhia Brazileira de Navegação a vapor a enorme somma de 700 contos de réis. As rotações do helice regulou sempre entre 59 e 65 por minuto.

Pouco depois do meio-dia passamos pelas ilhas Maricás, hora em que o nosso distincto medico Dr. Francisco Betim Paes Leme offereceu *champagne* a toda a commissão, dando assim ensejo a que o chefe Dr. Carlos A. Morsing levantando um *toast* fazia votos para que fosse esse o peior dos medicamentos que tivesse de ser applicado aos seus companheiros.

Costeando sempre com o rumo de E 4 S E passamos Ponta Negra á 1 hora e 45 minutos e tendo Cabo Frio (Lat. 23° 1' 18", Long. W. Green — 42° 3' 19") na linha N S, ás 6 horas, a duas milhas de distancia, passando ás 4 horas e 30 minutos do dia 11 o pharol de S. Thomé ao N N O e deixando-o ao O 4 N O pelas 6 horas da manhã.

Das 2 horas ás 9 da noite do dia 11, avistou-se a serra da costa, distinguindo a do Mestre Alvaro, que se marcou ás 5 horas e 30 minutos (a 30 milhas de distancia) pelo N O 1/2 O.

Cabo Frio — Vista do S. á duas milhas

Encontramos dous vapores para o sul e um d'elles reconhecemos ser o *Pernambuco*, e um patacho. A' distancia de meia milha passou-nos uma baleia pelo lado E B. No dia 12 ás 8 horas avistamos os Abrolhos e ás 10 horas tinha-mos o pharol a E.

O thermometro Farnheint de bordo esteve n'estes dous dias entre 75° e 81° de dia e á sombra.

As 5 horas avistamos o morro Paschal e ás 6 o tinhamos ao O 4 S O começando ahi o mar a ser mais picado e formando longas e volumosas vagas.

Navegando com vento pelo N E abertos os latinos e a vela Stay tivemos o morro de S. Paulo á vista, a 1 hora da tarde do dia 14, e ás 2 horas e 30 minutos demorava

a O 4 N O. As 3 horas appareceu a ponta de Santo Antonio e passando-a ás 5 horas, meia hora depois fundeavamos na Bahia de Todos os Santos, onde embarcaram dois engenheiros da nossa commissão : o Dr. Julio Pinkas, 1º engenheiro e Alfredo de Freitas Reys, conductor.

Era a vespera da famosa festa do Bomfim, que tanto apreciam e solemnisam os filhos d'essa heroica patria da Paraguassú.

A Bahia, a mais populosa cidade do Brazil, com excepção da capital, é lindissima vel-a do porto, mas pouco agradavel o desembarque e sobretudo a cidade baixa. Os arrabaldes taes, como a Victoria e Rio Vermelho são frescos e agradaveis e têm bellas e bem construidas casas e não menos bonitas chacaras. Tem poucos hoteis e esses máos. Raros são os carros, sendo o transporte feito por carris de ferro quer na cidade alta quer na cidade baixa, que são ligadas por um ascensor hydraulico, uma das obras mais solidas e bem construidas talvez de todo o Imperio.

A festa do Bomfim reduzio a população da cidade n'esse dia a uma parte muito pequena, dando ás ruas um aspecto tristissimo, as casas de commercio todas fechadas e as de particulares igualmente, em não pequeno numero.

Tudo quanto pudesse mais narrar d'essa grande capital está no dominio de todos.

Visitamos n'esse mesmo dia o engenheiro chefe da empreza Hugg Wilson, o Sr. Jeorge Dunkan Ross, que foi engenheiro da *Public Works Construction.*

Este profissional que permaneceu todo o tempo que durou o trabalho d'aquella companhia, disse-nos ter percorrido de Santo Antonio até Guajará-mirim, a picada aberta pelos inglezes, na margem direita do rio Madeira.

Disse-nos igualmente ter sido esta picada da largura

de 8,0^m e quasi toda trabalhada pelo fallecido boliviano Araus, com quem foi esse serviço contratado.

As 6 horas e 30 minutos da tarde do dia 15 suspendemos para seguir para Maceió, e sahindo tivemos ás 7 horas a Ponta Santo Antonio a duas milhas distantes (da Lat. S. 12° 57' 3" e Long. O Grew 38° 21' 28" posição da Ponta) e sempre costeando ás 8 horas e 30 minutos a duas milhas vio-se a ponta Itapuan ao N O e a noite toda passou-se com mar, vento e tempo do N E. No dia 15 de noite sempre com a costa á vista e navegando ao N E e depois N E 1/2 E, deixamos pelo travéz ás 9 horas e 30 minutos a barra de S. Francisco e á 1/2 hora da madrugada do dia 16 tendo-se avistado o pharol de Maceió, ordenou o commandante que o navio andasse á meia força fundeando-se em Jaraguá ás 7 horas e 30 minutos.

Fomos todos á terra e confesso que o panorama da pequena cidade muito me agradou. As soberbosas palmeiras beirando a praia coberta de verdura produzio em todos nós lisongeira impressão.

Alojamo-nos no Hotel do Commercio, magnifico sobrado á beira-mar.

Emquanto se preparava o almoço que haviamos encommendado, fomos em *bonds* ao rio *Bebedouro* em lugar proprio para banhos, e onde de facto nos banhamos, tendo alugado as toalhas em uma venda proxima, que as tem especialmente para esse fim.

Essa linha de *tramway* que corre parallela á linha ferrea a vapor para a Imperatriz (cidade a 15 leguas da capital) é perfeitamente assenta e os seus carros são asseiados e de boas molas, e que sobremodo nos admirou lembrando-nos dos *bonds* da Bahia, verdadeiras carroças sobre trilhos mal collocados.

A pequena machina *Yá-yá* que serve no lastro d'aquella estrada de ferro passa e diariamente trabalha sobre a linha de *tramways*.

Na volta do banho tivemos occasião de passeiar pela cidade e notamos alguns edificios importantes, já pela sua construcção, já pela sua elegancia, taes como a igreja dos Martyrios, o palacio do governo, o thesouro, a camara municipal, a assembléa provincial e uma bellissima e solida ponte sobre o rio Bebedouro.

N'esse mesmo dia (16) ás 4 1/2 da tarde sahimos para Pernambuco, debaixo de um forte aguaceiro.

Encontramos dous vapores para o sul, um dos quaes nos pareceu o *Pará*.

As 4 horas da madrugada de 17 navegando ao N N E estavamos no cabo Santo Agostinho e ás 4 horas e 30 minutos os pharóes do Recife e Olinda estavam á vista.

As 6 horas, apezar do aguaceiro forte cercava-nos uma lancha a vapor e varios escaleres com o pessoal das estradas de ferro do Recife a S. Francisco e Caruarú, que com musica e vivas saudavam a nossa chegada.

Amarrado o navio de prôa e pôpa, desembarcamos e em carros especiaes postos a nossa disposição, pelos dignos engenheiros e empreiteiros d'aquellas estradas, seguimos para o theatro Santa Izabel, em cujo salão nos era offerecido por elles um lauto banquete, que começou ao meio dia.

E' indiscriptivel o enthusiasmo d'esses bons camaradas ao receber-nos, ao abraçar-nos, seus velhos companheiros já de infancia, já da academia, já de varios trabalhos.

De nossa parte sentiamos-nos orgulhados de tão subida honra e nossos corações em transportes de contentamento palpitavam alegres por essa solemne demonstração de apreço, tão sincera quanto desinteressada.

Durante o banquete, servido com summa profusão e delicado gosto, reinou a mais cordial harmonia erguendo-se de todos os pontos da meza, vivas e brindes

a este e aquelle, á commissão collectivamente, aos quaes respondia-mos penhorados.

O distincto engenheiro Dr. Abel Ferreira de Mattos, que havia pouco deixara o serviço do prolongamento da estrada de ferro de Pernambuco, para servir comnosco como chefe da secção, foi alvo da mais tocante e sincera prova de estima.

Nas fileiras dos engenheiros d'essa estrada deixava elle profundo vacuo e em cada um de seus companheiros um amigo dedicado.

A cada instante era elle o objecto de um brinde, em que n'esse publico testemunho de seus mais intimos sentimentos deixava transparecer a immensa saudade do companheiro, intelligente collega e excellente amigo.

Não menos victoriado era o nosso chefe Dr. Morsing, que igualmente ha pouco achava-se entre elles como representante do empreiteiro geral e em cujo lugar, os seus meritos profissionaes e amenidade, de seu trato cavalheiroso lhe reservara um lugar entre os queridos d'aquella pleiade de collegas.

O Dr. Abel vivamente commovido por tão eloquente prova de estima, em um bem elaborado discurso despedio-se de seus antigos companheiros e suas palavras nascidas do fundo do seu coração, onde se aninham as mais nobres qualidades, ditadas por um sentimento doloroso —a saudade— pronunciadas com a inflecção que sabe dar, despida de atavíos e de fórmas calculadas, modeladas no que ha de bom e sincero, de puro e nobre, esse moço commoveu o auditorio e a scena tocante da despedida de seus dignos companheiros é a prova mais palpitante de suas optimas qualidades moraes.

Concluio a explendida festa e erguendo-se o Dr. Morsing para fazer a apologia do primeiro brazileiro, o mais decidido e incansavel obreiro do progresso, levantou o brinde de honra á S. M. o Imperador, que foi frenetica-

mente applaudido ao som do hymno nacional, tocado por uma banda de musica postada no saguão do theatro.

Findo o banquete foi a commissão encorporada visitar o illustre presidente da provincia o prestimoso cidadão conselheiro Francisco Maria Sodré Pereira.

Uma parte da commissão com o chefe foi hospedada pelo commendador Castro Rebello empreiteiro geral, outra pelo Dr. Braga Torres e outra foi para a casa do nosso particular amigo Dr. José Gonçalves Pinto, distincto engenheiro e empreiteiro n'aquella estrada; e justo é dizer-se que fomos tratados de modo a confundir-nos, já pela maneira attenciosa com que satisfaziam nossas vontades, já pelo prazer que revelavam em ser-nos agradaveis.

No dia seguinte (18) foi toda a commissão tomar parte no almoço que lhe foi offerecido pelo Sr. Castro Rebello, em casa de sua familia, excepção feita do Dr. Pinkas, e nós que merecemos igualmente a honra de um convite de S. Ex. o Sr. conselheiro Sodré, a quem nos lisonjeamos de considerar amigo.

Pernambuco é uma linda cidade cortada de rios e pontes notaveis pelo seu tamanho e trabalho. Tem lindos edificios, bom palacio, grande e bella assembléa provincial, luxuosas casas de ourivesaria, as ruas largas e arborisadas. São detestaveis os hoteis e os *bonds*. Notamos tambem que algumas ruas são intransitaveis em tempo de chuva. Innundam-se apezar de existir já esgotos em grandes galerias subterraneas.

Foi tão agradavel a impressão que nos despertou a formoza Veneza do Brazil, que lamentamos ter ahi estado tão pouco tempo, o que não nos permittio passeiar, pela cidade e sobretudo a de Olinda, que tanto desejaramos ver.

No dia 18, á noite veio o presidente da provincia, de nós despedir-se a bordo, e bem assim os engenheiros e empreiteiros de que já fallamos.

As 10 horas e 45 minutos da noite, pois, sahimos levando a nosso bordo dous praticos, um para a sahida dos recifes e outro para levar-nos pela costa até Belem, no Pará.

Fóra dos recifes largamos o pratico no seu escaler e passando junto a um vapor da companhia de telegraphos submarinos, que ha pouco havia chegado do Maranhão, seguimos com o rumo E N E e depois N E. As 6 horas da manhã do dia 19 estavamos com a costa do sul da Parahyba á vista.

As 8 horas e 15 minutos fundeavamos em frente ao Cabedello, á espera que enchesse a maré para seguirmos aguas acima, já achando-se a bordo o pratico do rio.

Todos nós fomos á terra provocados pela belleza da paysagem e ainda com o fim de visitar o famoso porto do Cabedello. Os enormes coqueiros semeados em grandes grupos aqui e alli, as avenidas formadas pelas pequenas choupanas de palha, dão a esses lugarejos uma idéa de aldêa indigena. Raras são as casas cobertas de telha.

Ao desembarcar-mos dirigimos-nos ao forte e ahi fomos recebidos por um distincto official de marinha, cujo nome lamentamos ignorar, e que da melhor boa vontade mostrou-nos todas as dependencias da fortaleza, se é que esse nome se lhe póde dar.

Serve ella de quartel a uma companhia de aprendizes marinheiros que estão sob o commando d'esse official de quem já fallei e que é o capitão do porto.

Preferiamos não ter ido a terra. A fortaleza em ruinas, não é hoje mais que um negro phantasma, que nem mesmo poderá recordar passadas glorias. Tristes momentos ahi passamos. O dormitorio d'essas infelizes creanças ameaçando desabar a cada passo; o hospital, dizemos mal, a incrivel enfermaria escalavrada, suava humidade de suas paredes e de seu sólo coberto de tijollos.

Na capella nem mais se póde ajoelhar, pois, do que foi assoalhado só existem os barrótes.

Por toda a parte dentro d'esse antro de ruinas apresentou-se-nos scenas de desamparo por esses futuros marinheiros; por todos os lados desmoronamentos e pelas velhas e humidas paredes sentia-se o ruido dos ratos, dos morcegos e mil outros animaes proprios de taes lugares.

O official que nos mostrava tanta desolação e miseria era o primeiro a lamental-a comnosco, suspirando pelo dia de sua substituição, pois já havia cansado de pedir por todos os meios, alivio para aquellas creanças, melhores acommodações para tantos futuros guardas da integridade e da honra da nação.

Na entrada da fortificação, lê-se que foi ella encontrada abandonada no anno de 1710, no reinado de D. João V.

Contristados, dirigimo-nos de novo para o navio, onde comnosco chegaram varias canôas cheias de côco verde, que nos eram vendidos a 60 réis, quando no Rio de Janeiro se compram a 6 e 7 tostões. Durante alguns dias era nosso refresco a bordo bebermos a agua d'esses côcos, para o que a fazia-mos gelar e força é confessar, seria difficil encontrar melhor e mais saborosa bebida.

Ao segundo dia de viagem da côrte para Bahia varias pessoas, passageiros e empregados de bordo ao todo onze, foram accomettidos de uma especie de colerina branda, entre elles o Dr. Pedro Leitão da Cunha e o primeiro machinista do navio, que mais fortemente foram atacados; graças porém ao acertado receituario do distincto facultativo da commissão, Dr. Francisco Betim Paes Leme, achavam-se todos restabelecidos no dia 10. A principio á bordo o receio de que houvesse um envenenamento cuprico desenvolveu um certo panico, que felizmente foi destruido pelo resultado do exame minu-

cioso feito pelo mesmo medico no vasilhame de bordo, o que o fez determinar o exacto diagnostico do mal.

Sem querer fazer uma censura, não deixa de ser digno de nota, que um navio em carreira de 3 e 4 dias sem tocar em porto, seja privado de uma ambulancia, por muito pequena que fosse, para acudir a estes e outros casos imprevistos, mas positivamente fativeis.

As 11 horas d'esse mesmo dia 19 suspendemos do Cabedello fundeando á 1 hora á algumas milhas abaixo da Parahyba no lugar denominado Tambiasinho por não podermos lá chegar attendendo á baixa das aguas, a qual fez-nos por duas vezes roçar em bancos de areia.

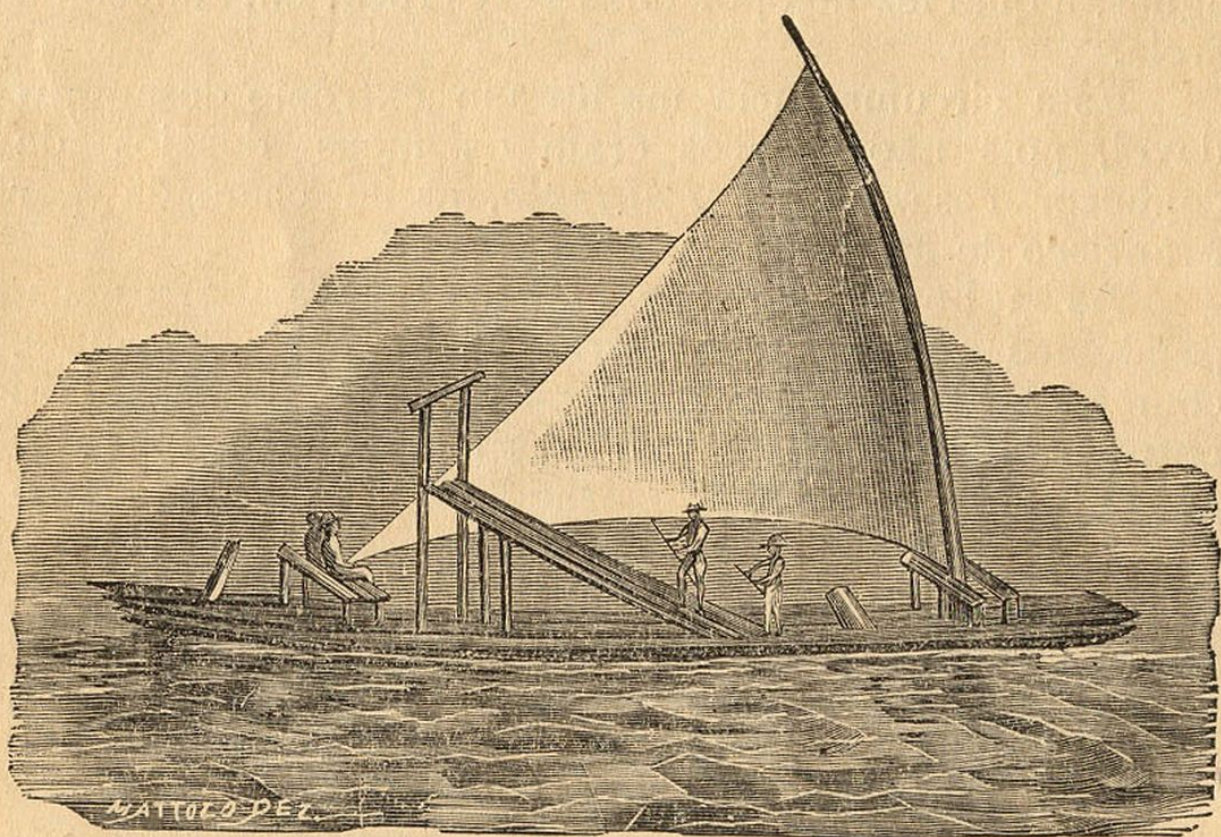
Esta circumstancia me foi em extremo desaggradavel, pois não poucos eram os meus desejos de conhecer essa antiga *Philippea*, assim chamada por Francisco de Morales, em 1586.

As 3 horas da tarde com os latinos abertos suspendemos e passamos a barra ás 4 horas e 15 minutos, com vento fresco do E S E. Seguindo varios rumos entre o N E e o N 1/2 N O. As 11 horas e 15 minutos avistamos o pharol do Rio Grande do Norte, fundeando á 1/2 hora depois da meia noite em frente ao forte dos Reis Magos, em que o celebre Bento Maciel Parente, o cruel assassino de milhares de indios, expiou os seus crimes. D'esse ponto enviou-se as malas para a capital e suspendemos ás 10 1/2, passando ao meio-dia o cabo de S. Roque e, com o panno todo largo, vento fresco de E, ás 2 horas e 30 minutos sahimos do canal dos Olhos d'Agua.

As 5 horas da madrugada de 21, appareceu a costa do Morro Branco e apezar de andarmos 4 horas devagar, por ter arrebentado um tubo da machina, conseguimos ás 9 1/2 passarmos a ponta do Mucury e fundearmos no Ceará ás 10 horas.

O dia 22, passamos todo fundeado no Ceará.

Não exagero, dizendo, que, não foi boa a impressão que tivemos em face da formosa cidade da Fortaleza, motivada unicamente pelo systema de desembarque.

A falta de um porto resguardado e ainda mais sem um lugar proprio onde possam atracar escaleres, é o serviço de embarque e desembarque de passageiros feito por um systema rigorosamente primitivo. Essas embarcações a que chamam *jangadas* são excessivamente incommodas como é facil vêr-se pelo desenho abaixo.

Seis ou oito páos de 3 a 4 metros de comprimento e de 18 a 35 centimetros de diametro, ligados por travessões de ferro ou madeira, sobre os quaes se assenta um estrado em plano inclinado, que fica collocado por traz do pequeno mastaréo, que sustenta uma enorme véla triangular é o que constitue a dita *jangada*.

De bordo do vapor salta-se para essas embarcações e com véla aberta segue veloz até encalhar na praia, onde uma nuvem de homens abordam os passageiros para carregal-os até terra firme.

E' curioso, senão comico, esse systema de desembarque: um d'esses carregadores toma o viajante ás costas e leva-o á praia secca, atravessando dez e quinze metros de agua, que não poucas vezes molha a quem passa por esse incommodo processo.

Entretanto é Fortaleza um porto bastante frequentado e já conta vapores para a Europa, de linha directa para Liverpool. No dia em que ahi entramos havia um vapor d'essa companhia e varios navios á véla carregados de algodão.

Esquecia-me dizer que para desembarcar-se ou embarcar-se no Ceará, só têm-se 4 horas no dia em que se o póde fazer sem perigo, conforme as marés, o resto do tempo está a maré de cheia e é perigosissimo qualquer passeio n'aquellas pequenas embarcações.

Ao saltar-se em terra têm, porém, uma compensação de tudo quanto se soffrera para ahi chegar. A cidade é limpa, bem calçada, com bellas casas, ruas largas, direitas, optima illuminação a gaz, agua encanada e mais confortos indispensaveis a uma capital. Hospedamo-nos no Hotel do Norte, bello e explendido edificio, que servio de escriptorio central no tempo em que se construia a estrada de ferro de Baturité.

O plano da cidade, o arruamento foi dado em 1812, por um engenheiro portuguez chamado Paulete.

Ao desembarcar-mos tomamos um trem da estrada de ferro de Baturité, que já nos esperava em baixo, com o pessoal todo d'aquella estrada e seguimos para a estação central, subindo cerca de trezentos metros por uma rampa de 10 %.

Ahi visitamos a estação e suas dependencias e as officinas, onde vimos machinas muito aperfeiçoadas, e

boas obras em construcção, para cujos trabalhos servem-se á noite de luz electrica.

Fomos depois á agencia da companhia de paquetes, á visitar o respectivo agente o barão de Ipiapaba, um dos naufragos do *Douro*, cujos horrores nos descreveu.

As 5 horas da tarde achavamo-nos todos reunidos em casa do chefe de locomoção Fauglar á espera da hora aprasada para a partida em trem especial, afim de percorrer a linha, ver a soberba Ponte de Canôas, uma das obras mais notaveis da estrada de ferro e que honra sobre modo ao engenheiro que a construio o Dr. Julio Pinkas, 1º engenheiro da commissão.

Estando pois, reunidos, além do pessoal da commissão e da estrada de Baturité, a Exma. familia do Dr. Borges, distincto medico da capital, a esposa do Sr. Guilherme, filha do actual ministro do Imperio (Leão Velloso, senador) e outras senhoras, cujos nomes não tenho presente, partio o trem ás 5 1/2 da tarde, chegando á Baturité ás 10 1/2 da noite, sendo recebidos todos com enthusiasmo, ao som de musica e vivas aos engenheiros constructores e conservadores da estrada.

Depois de uma refeição feita na sala da agencia, onde varios brindes foram trocados, partio de novo o comboio ás 11 3/4, chegando á capital ás 2 1/2 da madrugada.

O trajecto fez-se sob animada conversação, vendo esta ou aquella obra, deixando em todos, quer a construcção, quer a conservação da linha, a mais lisongeira impressão.

Seja-nos permittido aqui consignar um profundo pezar, que a todos contrariou bastante. Na inscripção collocada á entrada da estação central, lê-se em letras d'ouro os nomes do presidente da provincia, do ministro das obras publicas, do director da estrada e o mais cruel dos esquecimentos, que a outra cousa não é possivel attribuir-se, fez esquecer o nome do profissional

que foi o engenheiro em chefe da construcção difficil mas boa, rapida e barata d'aquella importante via-ferrea, aquelle mesmo que agora conduzio-nos em igual cathegoria ás regiões inhospitas do Mamoré.

Estando lavrado esse protesto contra tão lamentavel olvido, passemos a narrar outros factos, que decerto nos foram muito mais agradaveis.

No dia seguinte (22) no Hotel do Norte, magnifico edificio que outr'ora fôra o escriptorio da construcção da Baturité, o conhecido publicista José do Patrocinio, a quem tive a ventura de conhecer, ha annos, quando tive a subida honra de occupar um pequeno lugar no seio dos jornalistas, e que tambem contava um amigo em cada membro da commissão, offereceu-nos um almoço, no qual não houve apparato nem *menú* em francez, mas presidia a alegria de se verem juntos homens do trabalho em luta constante com o mysterio, o occulto, o desconhecido, desvendando com dedicação e honestidade os segredos que impedem a marcha progressiva do seculo, para terem um nome sem macula, unica de suas aspirações.

Sentiamos-nos felizes. Era um companheiro antigo e de todos os dias, um coração generoso, que até em viagem, com fim inteiramente diverso, se não poupava a sacrificios para restituir ao seio dos homens livres, não poucos dos infelizes escravos que ainda existiam na provincia.

As 10 horas viemos para bordo, para não perder a hora propria de embarque e ás 5 horas da tarde sahimos a barra, refrescando logo o tempo para o E N E, que nos permittio navegar com o panno todo largo, passando Alagoinhas ás 6 horas e 30 minutos.

A noite, sob um céu lindo, explendido luar, ouvimos do tombadilho as cantigas da marujada, essas poeticas expansões do homem do mar, que nem o rugir da tormenta, nem os rigores do tempo, podem endurecer

o coração, cada vez mais doce no suspiro, mais sincero em todos os mysteres da vida.

Nós outros sentimos saudades da nossa cara terra natal, lembramos-nos da familia, dos amigos, e das nossas *soirées* no theatro, ora ouvindo as sublimes melodias de Donisetti, ora os poderosos recursos musicaes do inspirado Maeyerbeer, ora as delicias juvenís das diabruras de Lecoq, de Offenbach, e como que arrebatados pela *gaité* dos seus mais provocadores trechos, começamos a repetil-os, ora em duettos, ora em córos até ás tres horas da madrugada, em que venceu-nos o somno.

No dia seguinte (24) ás nove horas da manhã fundeamos na Bahia de S. Marcos, em frente á cidade de S. Luiz, a patria do chorado poeta Gonçalves Dias, o mavioso cantor das bellezas da patria.

Esperava-nos no mar o nosso bom companheiro, Dr. Damaso Pereira, um dos engenheiros da commissão.

Acompanhamol-o a terra e ahi, em casa de sua familia, obzequiou-nos com um lauto almoço, onde não se póde dizer se fôra melhor o serviço profuso e completo, se a franca hospitalidade, a mais delicada recepção e agrado de sua respeitavel familia.

Chovia torrencialmente e isso impedio-nos de visitar a cidade, que nos pareceu boa e asseiada.

Ahi tivemos occasião de apreciar o quanto é exacto aquelle antigo rifão, que diz: *Cada roca com seu fuzo, cada terra com seu uso.*

Na verdade o espirito menos observador tel-o-hia notado. Pelas ruas vimos varias criadas, escravas e mesmo senhoras, de gosto singular para o modo de vestir.

Não é esse bem o modo de explicar, é notavel o córte dos vestido.

Na frente é elle bastante curto, immensamente

comprido pelo lado de traz e com a cintura collocada a 4 e 6 centimetros acima da verdadeira.

Só por costume pode-se admittir essa particularidade, pois a moda passou com Luiz XVI.

Entretanto, ha senhoras que vestem com a mais rigorosa elegancia, como igualmente tivemos que apreciar e isso foi o que nos fez mais notar da *moda* que acabamos de mencionar.

Do Ceará para o Maranhão fez-se a viagem bem, tendo passado a barra dos Canarios á 1 hora da tarde de 23, prumando a noite entre 12 e 14 braças.

As 12 horas e 15 minutos d'essa noite avistou-se o pharol de Sant'Anna (ilha), ficando ao S á 1 hora e 15 minutos, vendo-se o de Itacolumy antes das 6 horas da manhã de 24.

Tendo chovido em todo o dia sahimos ás 8 horas e 15 minutos da noite, com vento E bonançoso, estando ás 10 horas e 30 minutos com o pharol de Itacolumy a O.

Debaixo de chuvas frequentes e trovoadas, a sonda deu-nos á noite, sempre entre 10 e 11 braças.

No dia 25 ás 9 horas e 30 minutos da noite vio-se o pharol das Salinas, que ás 11 horas já estava ao sul, com maré de vasante forte.

As 2 horas da madrugada appareceu a barca-pharol, pela qual passamos ás 3 horas e 30 minutos.

No dia 26 pela manhã:

A Redacção do Diario do Grão-Pará e varios amigos vieram esperar-nos com os escaleres embandeirados e as lanchas a vapor igualmente enfeitadas.

Com esses cavalheiros seguimos para terra e fomos alguns para o Hotel Central, outros para o do Commercio e assim hospedaram-se todos. A tarde jantamos em casa do Dr. Olympio, incansavel redactor do *Diario do Grão-Pará*, que tão assignalados serviços tem prestado á causa dos grandes feitos politicos e com

especialidade á commissão de estudos que então seguia com o fim de executar o principio da grandiosa estrada de ferro, que vae ligar cerca de tres mil leguas de rios navegaveis.

No dia 27 fomos a uma *soirée* do club, para a qual tinhamos sido especialmente convidados.

Visitamos durante o dia varias pessoas gradas, o Sr. general presidente da provincia Barão de Maracajú, o Sr. Barão de Santo Elias e o *Diario do Grão-Pará*, sendo por todos recebido satisfactoriamente, mostrando o mais vivo interesse pelo bom exito da nossa commissão.

O orgão da imprensa paraense, que tanto nos obzequiou, assim se exprimio noticiando a nossa chegada a Belem:

Estrada de ferro do Madeira e Mamoré

« Chegou da côrte, hontem, a commissão incumbida pelo governo de proceder aos estudos, planos e orçamentos da ferro-via Madeira e Mamoré.

O grandioso commettimento porque nos temos empenhado, ha tantos annos, vai ser uma realidade, tanto podemos adiantar a vista da resolução do governo e da manifestação unanime da opinião nacional.

São extraordinarios os resultados a recolher.

Se o paiz attrahe o commercio da riquissima região cisandina da Bolivia, desviando-o da republica Argentina, á Amazonia, politica e commercialmente, mais lucra ainda com a importante ferro-via.

É uma região immensa que vêm a praça de Belem trazer todas as suas riquezas e animar a esta Liverpool da America do Sul, como a qualificou o Sr. Landsmann n'uma conferencia feita em Londres, em 1879.

E entretanto a nomeação da commissão de estudos foi uma campanha ganha a má vontade que os estadistas

---

do sul consagram a tudo que tem relação com o futuro da Amazonia.

O ex-ministro da agricultura tendo negado o concurso official para esse serviço, quando interpellado na temporaria camara pelos Srs. Guilherme Cruz e Passos Miranda, vio-se forçado, poucos dias depois, a aceitar a emenda do Sr. Leitão da Cunha consignando 150:000$ para os estudos.

Depois do Imperador, que é o unico brazileiro do sul que comprehende o valor da nossa região, e deseja secundar-lhe as vistas, é ao senador Leitão da Cunha que devemos principalmente o inicio do grande commettimento.

Vão, pois, começar os estudos, e nada menos de tres propostas para a construcção da estrada, já estão no ministerio da agricultura.

Em sua passagem, no Recife, a commissão foi obzequiada com um explendido almoço, no *foyer* do theatro Izabel, offerecido pelo pessoal technico e empreiteiros do prolongamento da estrada de ferro de S. Francisco.

Saudando pois, a sua chegada, felicitamos a seus membros pela gloriosa incumbencia que tiveram de rasgar para a Amazonia a principal estrada que deve assegurar a sua proeminencia no imperio.

Hoje é dia de jubilo para o *Diario do Grão-Pará* que, desde 1871, se esforça pela realisação da ferro-via Madeira e Mamoré. »

No dia 28 a illustre redacção do *Diario* e alguns commerciantes, offereceram-nos um lauto banquete, cuja descripção é fielmente feita por aquelle jornal e que transcrevo :

Banquete á commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré

Á commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré offereceram ante-hontem a redacção do *Diario do Grão-Pará* e alguns commerciantes d'esta praça um modesto banquete, em demonstração de jubilo pela sua chegada as plagas amazonicas.

A festa teve lugar no palacete do Dr. Bacellar, na praça Pedro II, concorrendo á ella cincoenta cavalheiros.

Os dous centros de honra eram occupados pelo Exm. Sr. barão de Maracajú, tendo a direita o Dr. Julio Pinkas, e a esquerda o Dr. Leitão da Cunha, e pelo Dr. Morsing, chefe da commissão, tendo a direita o Sr. Dr. J. Baptista Moreira, e a esquerda o Sr. Shipton Green.

Os lugares eram marcados por elegantes cartões, em fórma de livros, tendo n'uma das faces externas o desenho de uma locomotiva, com a inscripção — Mamoré e na outra, esta dedicatoria — A' commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré — Pará, 28 de Janeiro de 1883. As duas paginas internas continham o *menú*.

Entre os convivas reinou a mais expansiva cordialidade, durante cerca de 4 horas que estiveram á meza.

O primeiro brinde foi levantado pelo nosso collega Dr. Miguel Lucio, cujas palavras foram, em resumo:

O modestissimo banquete que vos offerecemos significa o jubilo que sentimos pela vossa chegada ás terras da Amazonia, a esperança que nutrimos que o grande commettimento, que é hoje uma aspiração nacional, seja em breve uma realidade, e os votos que fazemos para que os vossos esforços sejam coroados dos mais felizes resultados.

A commissão, como se acha organisada, é uma garantia para a obtenção d'esses resultados. Seu chefe,

engenheiro respeitavel pelo saber e pelos valiosos serviços que já tem prestado ao paiz, em tantas commissões importantes, seus membros, uma pleiade brilhante de jovens, que deixam os lares, empregos mais commodos, sem duvida, preferindo uma vida ingrata, cercada de perigos, uma commissão d'onde só tem a recolher a gloria resultante dos sacrificios.

Saúdo, portanto, aos distinctos membros da commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré.

O Dr. Morsing confessa o reconhecimento da commissão pelo acolhimento generoso e expansivo que tem recebido no Pará. Elle e todos os seus collegas comprehendem a sua missão, como a descreveu o orador precedente, mas garante que saberão cumprir o seu dever, correspondendo os votos do valle do Amazonas, por cujo engrandecimento e brilhante futuro brinda em seu nome e no de seus companheiros.

O Dr. Domingos Olympio aprecia em largos e eloquentes traços a grandeza da Amazonia. A estrada de que se trata é a maior de suas aspirações, e, quando o governo se resolveu a mandar proceder aos estudos, é porque já não era mais possivel contemporisar. O extremo norte do imperio, a região banhada pelo riomar cresce por suas proprias forças, as suas condições especiaes e economicas são uma singular excepção entre as provincias do sul.

Não corresponde o governo centralisador as aspirações da Amazonia, e d'ahi a reacção que se manifesta. O Pará é presidido por militar distincto, e ao mesmo tempo administrador criterioso e illustrado. S. Ex. póde prestar assignalados serviços á provincia, para o que é bastante que seja o fiel interprete dos seus sentimentos ante o governo central.

Saúda, portanto, em nome do *Diario do Grão-Pará*, ao Sr. Barão de Maracajú.

O Sr. Barão de Maracajú agradece a confiança que tem merecido. Comprehende a importancia da sua missão, deseja ardentemente conquistar a estima e o reconhecimento da provincia, se o não fizer não será por falta de vontade.

Como delegado do governo assegura o interesse que este nutre por tudo que diz respeito ao Pará, de cujas aspirações é valente orgão o *Diario do Grão-Pará*, a cuja redacção saúda.

O Dr. Cordeiro de Castro representa a Sociedade Philantropica Emancipadora; e em nome d'ella vem trazer as mais enthusiasticas saudações á commissão de engenheiros; e como prova significativa dos seus sentimentos annuncia a manumissão do escravo Ladisláo, um dos creados que servem a mesa, cuja carta confia ao Dr. Morsing para entregar pessoalmente ao novo concidadão.

Uma salva de palmas acolheu as ultimas palavras do orador, e todos os convivas se mostraram sensibilisados com a agradabilissima surpreza.

O Dr. Morsing, expressando a Ladisláo os votos que fazia para que fosse um cidadão util á sociedade, entregou-lhe a sua carta de redempção, a qual mais tarde foi assignada por todos os engenheiros.

O commendador José Verissimo, demonstra os valiosos serviços que á provincia deve ao commercio, energico e poderoso iniciador de todos os melhoramentos de que gozamos. Brinda por conseguinte, em nome do *Diario do Grão-Pará*, a corporação commercial representada pelos Srs. Shipton Green, e commendadores Dias de Mello e Vicente Ruiz.

O desembargador Castro Leão, diz que, quando se trata de festejar o grandioso commettimento do Madeira e Mamoré, é de justiça não serem esquecidos os representantes do Pará e Amazonas no parlamento, aos quaes saúda.

O commendador D. Vicente Ruiz agradece o brinde levantado ao commercio, e em nome deste saúda as autoridades moralisadas, que sabem cumprir a lei, e são garantias d'esse mesmo commercio.

O Sr. Barão de Maracajú diz que, como membro da classe de engenheiros, não póde deixar de cumprimentar muito particularmente ao chefe da commissão, collega muito distincto pelo seu elevado merito, e digno da elevada confiança que mereceu do governo. Brinda por conseguinte ao Dr. Morsing e a seus dignos collegas da commissão.

O Sr. C. M. Loureiro diz que o inicio das idéas fecundantes e dos commettimentos elevados, quando consegue um triumpho, traduz um proveito geral.

Em administração nas sciencias, nas letras e em commercio, vê presentes excellentes athletas. Pede, pois licença, para saudar, em nome da redacção do *Diario do Grão-Pará,* — a iniciativa individual — representada nos paladinos que estão presentes.

O Dr. Morsing, em seu nome e dos membros da commissão, saúda o distincto engenheiro brazileiro, um dos decanos da classe, o Sr. Barão de Maracajú, cujos serviços á sciencia e ao paiz são relevantissimos.

O Dr. Pinto Braga sente-se ufano entre tantos e distinctos collegas de classe, cada qual mais notavel pelo saber, e pelos serviços a que tem ligado seus nomes. Saúda pois aos engenheiros Barão de Maracajú, Dr. Morsing e Dr. Julio Pinkas.

O Dr. Morsing saúda a benemerita Associação Philantropica de Emancipação de Escravos, cuja causa é a mais sympatica que conhece.

O Dr. Miguel Lucio vae render a homenagem do reconhecimento aos valentes cooperadores do grande commettimento, que se festeja. Em primeiro lugar assignala os innumeros esforços empregados, desde 1870, pelo senador Leitão da Cunha, que, como já disse

o *Diario do Grão-Pará*, tem sido o legitimo representante da Amazonia no parlamento, tão dedicado pelo que concerne com a provincia que representa, como com a do seu nascimento. Em seguida a esse nome colloca os do Sr. Barão de Cotegipe, pela animação que sempre deu aos negocios da estrada, e do Dr. Gusmão Lobo, que, no *Jornal do Commercio*, advogou sempre esse melhoramento. Por ultimo lembra dous prezados operarios do *Diario*, o seu correspondente no rio Madeira, Sr. M. M. de Moraes, cujas cartas foram muito apreciadas na imprensa fluminense e no senado, e o joven engenheiro Ignacio Baptista de Moura, que em seus artigos, remettidos de Pernambuco, muito se tem empenhado por essa grandiosa obra.

O Dr. Domingos Olympio, brinda a magistratura do paiz, representada pelo Sr. desembargador Castro Leão.

O Sr. Castro Leão, agradecendo, brinda a talentosa classe dos advogados representada pelo Dr. Domingos Olympio.

O Sr. Leitão da Cunha (membro da commissão) saúda o illustrado campeão da imprensa brazileira, o *Diario do Grão-Pará*; brinde que foi correspondido enthusiasticamente.

O Sr. Medeiros Branco, saúda, em nome do *Diario do Grão-Pará* a imprensa da côrte, dignamente representada pelo Sr. Alipio Teixeira, um dos redactores da *Gazeta da Tarde*.

O Sr. Julio Cunha brinda o Sr. Barão de Maracajú' um dos mais distinctos ornamentos da classe de engenheiros brazileiros.

O Sr. Alipio Teixeira, em nome da imprensa fluminense, saúda os redactores do *Diario do Grão-Pará*.

O Dr. Braga Torres (chefe de secção da commissão) saúda a imprensa independente e laboriosa, a imprensa

que honra a instituição e o paiz, e da qual é denodado athleta o nosso collega Dr. Miguel Lucio.

O commendador José Verissimo levanta-se em nome da *Revista Amazonica*, de que é director, e saúda a commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré, cuja presença é uma conquista da reacção da Amazonia.

O Sr. Mattoso Maia (secretario da commissão) saúda o Dr. Cordeiro de Castro, á quem a commissão deve um obzequio que lhe foi muitissimo grato, a autorga da carta de liberdadc do escravo Ladisláo.

O Sr. Barão de Maracajú: — Senhores. Não podia ser mais solemne a manifestação de que é alvo a commissão de engenheiros, que vae fazer os estudos da estrada do Madeira e Mamoré; e quando se tem lembrado os nomes de todos que mais se hão empenhado por essa grande obra, é de justiça recordar tambem o nome do grande brazileiro que é o maior enthusiasta (apoiados geraes) da realisação da estrada (apoiados.)

Em todas as épocas têm sido elle o paladino esforçado da estrada do Madeira, a elle principalmente devemos o facto que festejamos (apoiados geraes.)

A' saude de S. Magestade o Imperador.

Immenso enthusiasmo acolheu este brinde, que foi repetido por todos os convivas.

Eram 4 horas da tarde.

O serviço, sempre muito delicado e abundante, correu com toda regularidade.

As distinctas qualidades dos membros da commissão, o sentimento que dominava todos os convivas, tornaram a festa explendida a todos os respeitos.

O Pará cumprio o seu dever, saudando a aurora do progresso que surge no horizonte, ao governo cumpre não esmorecer em meio do caminho e tirar do objecto da commissão os resultados necessarios a realisação da grande obra internacional, a maior aspiração da Amazonia.

No dia 29 e 30 fomos visitados pelas pessoas mais proeminentes da sociedade paraense, entre ellas os Srs. Barão de Maracajú, Visconde de Santo Elias, capitão de mar e guerra Faria, inspector do arsenal e outros.

N'esses dous dias procuramos ver a cidade, para poder della referir alguma cousa, que mais ou menos satisfaça aos interessados, sobretudo a nós que nos julgamos no dever de estimar Belem, e d'ella dizer o bem que merece, disfazendo juizos menos lisongeiros que d'ella fazem aquelles que de perto á não conhecem, essa importante capital destinada a ser uma das mais importantes da America do Sul.

Fundada em 3 de Dezembro de 1615, por Francisco Caldeira Castello-Branco, é edificada á margem direita do rio Pará ou Guajará, braço do Amazonas que d'elle se separa 180 milhas acima da fóz e 282 distante de Belem, que banha junto a fóz do Tocantins e recebe o Marajó-Assú, Atuá, Guanú, Paracaúba e outros de menos importancia. (*)

Seu porto tem abundantemente as condições indispensaveis para receber grande quantidade de navios por maior que seja o calado, e é frequentado por navios de todas as bandeiras, sobretudo ingleza e americana do norte, com cujos paizes têm relações directas e companhias de navegação cujos vapores fazem viagens em direitura para os diversos centros commerciaes da Europa.

Divide-se a cidade em quatro districtos principaes: o da Sé, o mais antigo, fica a O; o da Campina, hoje bairro de Sant'Anna, ao N; o da Trindade, ao S; e finalmente o de Nazareth, a O tambem.

(*) Roteiro do Amazonas.

No primeiro situado em uma pequena elevação está o maior templo do Imperio, segundo affirmam, a Sé, cujo culto foi inaugurado em 24 de Dezembro de 1755; a igreja do Carmo, a de Santo Antonio, a de Santo Alexandre, collegio episcopal, e a capella de N. S. do Rosario dos Brancos. Tem bons edificios, entre os quaes se destaca o palacio da presidencia, para o qual foi lançada a primeira pedra dos alicerces em 28 de Dezembro de 1762 por Manoel Bernardo de Mello Castro, então governador do Pará; arsenaes de guerra e de marinha, o novo paço da assembléa; tem as praças da Sé, do Carmo e do Palacio; o jardim publico da estrada de S. José com formosissima alameda.

O segundo districto de Sant'Anna, é a parte commercial da cidade.

Tem grandes e notaveis edificios; o antigo convento da extincta ordem dos Mercenarios, onde funccionam a alfandega, o correio e a praça do commercio; tem a igreja de Santo Antonio, quatro hoteis principaes, o Central, o da Europa, do Commercio e Europeu, a fabrica do gaz, estabelecimento de construcção naval, etc.

O terceiro districto, o da Trindade, é pouco commercial.

Seus edificios mais importantes são a igreja da SS. Trindade, a capella de N. S. do Rosario dos Pardos, o lyceu de meninos, onde se acha a bibliotheca publica. Tem duas praças, uma em frente á igreja e outra a do Quartel.

O quarto e ultimo districto, o mais moderno, elegante, sadio e fresco é habitado pela aristocracia. Ha no bairro varias casas de recreio, salões para bailes, jardins, etc., a igreja de Nazareth, a estação da companhia ferro-carril e o grande, elegante e solido theatro de S. José.

Já existem em Belem varias ruas calçadas a parallepipedos vindos do Rio de Janeiro.

A população do Pará é estimada hoje em cerca de 400 mil habitantes, sendo 40 mil para a cidade de Belem, e a sua exportação é mais ou menos 40 % maior que a importação.

Existem na praça mais de 150 carros, 400 carroças, todas tiradas por cavallos na sua maior parte importados do Ceará e Pernambuco, vindo o restante da ilha de Marajó, onde ha fazendas de criação.

Ha na cidade, além do lyceu, mais 17 escolas para educação da infancia e conta mais de 230 negociantes matriculados.

Tem a provincia duas vigarias do bispado, contando na primeira 48 freguezias e na segunda 20; a séde da primeira é Belem, e da segunda Santarem.

Durante a capitania foi ella governada por seis capitães-móres, dos quaes o primeiro foi Castello Branco, o seu fundador que ahi, a 6 leguas da fóz do Mojú, ergueu um forte de madeira, apezar das continuas escaramuças das varias tribus selvagens, principalmente dos Tupinambás; o seu ultimo governador foi o cruel Bento Maciel Parente de quem já me occupei anteriormente.

Quanto á salubridade do clima do Pará, são varios escriptores de opinião favoravel, entretanto, não tendo tempo, em nossa curta permanencia ahi, para poder proferir nosso juizo seguro, que não está longe de consideral-o perfeitamente salubre, transcrevemos o que a esse respeito escreveu o illustrado conego Bernardino de Souza:

« A provincia do Pará e em geral toda a zona banhada pelo Amazonas, é tida, não sei se com razão, por muito salubre. E' verdade que não são raros os casos de longevidade, que ahi apparecem. Nas minhas excursões por estas provincias tenho encontrado muitos velhos fortes, robustos e no gozo de todas as suas faculdades intellectuaes. A 26 de Fevereiro proximo passado

falleceu em Alemquer, municipio de Santarem, o preto livre Domingos Ramos Vieira com 102 annos e no dia 10 de Março d'este mesmo anno, falleceu uma irmã de Domingos Ramos com 110 annos. Vive ainda uma outra irmã que conta já 92 annos.

« São muito frequentes, como disse, os casos de longevidade n'estas provincias, onde existem muitos individuos com 90 e 100 annos e que ainda trabalham com o vigor de moços.

Em 1636 morreu em Obidos, com 136 annos, o velho Francisco Antonio Figueira. Era ainda muito forte. Com mais de 100 annos, contou-me seu neto, que deve ter hoje mais de 50 janeiros, ainda o velho Figueira trepava na palmeira *Assahy*, afim de colher-lhe os fructos.

« Seu filho Cosme Antonio Figueira morreu com 85 annos.

« Referio-me o Sr. tenente-coronel Joaquim José da Silva Meirelles um dos mais distinctos cavalheiros com quem tenho tratado e um dos homens mais intelligentes de todo o Amazonas, que em 1872 havia fallecido em Obidos um preto com mais de 120 annos, e asseverou-me o rev. vigario d'essa cidade ter conhecido uma velha Tapuia, fallecida alli havia pouco, com quasi 150 annos. Diz Baena, no seu *Ensaio Corographico*, e fique isto por conta d'elle que — consta do livro dos obitos da igreja do Cajary, que havia alli fallecido uma mulher india com quasi 200 annos de idade.

« Entretanto em alguns lugares da provincia do Pará e especialmente em Cametá (*) reinam constante-

(*) Cametá ou Cannutá foi fundada em Dezembro de 1635 com o nome de Villa Viçosa de Santa Cruz de Cametá.

mente febres de máo caracter e que dizimam a população. Emanações palustres, que continuamente se desprendem dos lugares baixos e humidos, devem ser as causas determinantes d'essas febres. Bem que os habitantes do Pará e Amazonas apregoem geralmente a salubridade d'essas localidades e alguns factos lhes pareçam dar razão, o que é certo, é que as febres são, por assim dizer, indemicas nos lugares proximos ás margens dos rios e que são conhecidos pelo nome de *Igapós* e nas florestas, onde se encontram pantanos e alagadiços.

« Com effeito, diz o Sr. Barão da Villa da Barra; que é autoridade insuspeita: em um paiz, como este, onde o vigor da vegetação se póde medir pela força do calor e da humidade sempre constante, é forçoso crer nessas emanações delecterias, resultantes da decomposição constante de detrictos organicos. »

....

Bem que collocada quasi no equador e por assim dizer no centro d'essa zona que os antigos consideravam inhabitavel, por cahirem perpendicularmente sobre ella os raios solares, é entretanto mui supportavel a temperatura da cidade de Belem e de toda a provincia do Pará.

Os ardores do sol são alli modificados pela grande quantidade de vapores, que se erguem dos rios e lagos, que de todos os lados cercam, cortam e inundam a provincia.

As noites em Belem são em geral agradaveis, e algumas vezes sobretudo pela madrugada, chega-se a sentir frio.

As chuvas constantes concorrem poderosamente para a amenidade do clima. Nunca vimos chover tanto como em Belem. Disseram-nos que em outros tempos chovia todos os dias—do meio dia ás 3 horas—, que é justamente o tempo de maior calor.

Durante 15 ou 16 dias que estivemos em Belem, apenas deixou de chover dois dias. Nos tres ultimos dias da nossa estada alli, choveu torrencialmente, de modo que uma parte da cidade tornou-se quasi intransitavel.

Fallando das chuvas d'esses ultimos dias, dizia o *Diario do Grão-Pará:*

« Nos ultimos dias de Março, cresceram tanto as aguas do rio Guajará, que a parte mais baixa da cidade ficou inundada.

« Affirmam-nos que em 1872, apenas em 92 dias tinha deixado de chover. Em 1870 o mez de Janeiro teve 29 dias de chuva ».

Quanto a sua importancia commercial a cidade tem um lugar proeminente entre as capitaes principaes do imperio, havendo constante abundancia de dinheiro; para reconhecer-se que isso é um facto basta saber-se que os bancos ou casas bancarias não pagam premio das quantias que se lhes entrega a guardar.

A provincia do Pará é extremamente rica, e é sobremodo admiravel como a corrente de immigração para ahi não se tenha estabelecido rapidamente.

O dinheiro é cousa que todos possuem, razão porque pouco apreço se lhe dá.

Quando sabemos que mesmo dentro do imperio existem milhares de familias que soffrem não os horrores da fome, porque essa felizmente não a temos tido, mas os incommodos de uma necessidade difficil de supportar, não comprehendo como deixem uma região tão farta como essa, onde a fortuna decerto as teria que bafejar, pelo simples facto de preferirem o torrão em que nasceram.

Ennumerar as riquezas naturaes da Amazonia seria obra de grossos volumes e grande alcance para o futuro d'esse mundo novo, mas não foi isso a que nos propuzemos ao fazer o presente livro. Consignamos

aqui unicamente o nosso espanto ao ver essas formosas florestas de incalculaveis riquezas, esse grandioso e bello colosso entregue a uma população minima, quasi que sem industria e sem a precisa iniciativa para os grandes commettimentos.

No dia 31 pela manhã preparavamo-nos para a partida, e grato nos foi, mais a fineza do *Grão-Pará*, pelo seu artigo que abaixo transcrevemos:

A commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré

« Segue hoje á noite para Manáos a commissão de estudos da ferro-via Madeira e Mamoré.

Não podendo transportar-se até Santo Antonio, presentemente, por causa da impropriedade da estação, estabelecerá na capital a sua séde.

O exame e estudo dos planos e orçamentos anteriores, o material technico, os importantes aprestos para os trabalhos, consumiram o tempo exactamente preciso para que o rio Madeira possa acolher o pessoal.

Que a tarefa é ardua, gravissima, de sacrificios mesmo, estão compenetrados os membros da commissão. O paiz, a Amazonia, têm as vistas n'elles postas, glorioso é o renome que os aguarda.

Entretanto, cada um d'aquelles moços, incendidos de fé e de energia, rodeando o chefe respeitavel, é uma garantia solida dos bons resultados que esperamos.

Acompanha-os as nossas sympathias, os votos ardentissimos que fazemos por vel-os regressar, em breve, ensinando a outros o segredo de se communicarem, em amplexo de progresso, os Andes e o Atlantico.

Larga colheita de louros! »

CAPITULO III

Do Pará á Manáos (*)

Em 31 de Janeiro ás 6 horas da tarde, embarcou-se o pessoal da commissão em uma lancha a vapor para bordo do *Marajó*, que zarpou depois da meia-noite.

S. Ex. o Sr. Barão de Maracajú, presidente da provincia, varios negociantes d'aquella praça e outras pessoas gradas e a redacção inteira do *Diario do Grão-Pará*, Drs. Olympio Braga Cavalcante, Miguel Lucio e Martinho Dumiense Pinto Braga vieram a bordo despedir-se da commissão, circulando o vapor em escaleres e erguendo enthusiasticos brindes, que respondiamos vivamente commovidos e penhorados por tão subidas honrarias.

Ao clarear do dia contemplamos extaseados as formosas margens do rio colosso, a que Humbolt chama *o paraizo das gerações futuras*.

E' na verdade sorprehendente a magestade das aguas do caudaloso Amazonas e as suas margens de espessas mattas apresentam ao viajante um espectaculo novo e grandioso. As mil variedades de palmeiras *assahys*, a *pacova-tinga*, *pupunha*, *patauá* e tantas outras de permeio com as gameleiras seculares e innumeras arvores de variadas especies dão á paysagem um tom maravilhoso. A monotonia d'essa immensa e continua vegetação é, de espaço a espaço mais ou menos longo, quebrada pela apparição de uma choupana coberta de palhas, onde os moradores cultivam a canna,

(*) Carta escripta ao *Jornal do Commercio*, da côrte e por elle publicada.

o cacáo e a seringueira. Em algumas d'ellas já penetrou a civilisação; são cobertas de telhas, outras de zinco, mas na sua maior parte têm as paredes e o tecto de palha, e a pequena *igarité* amarrada ao *furo* ou

FURO, acima de BREVES

igarapé (*) e as crianças nuas pela margem dão ao panorama uma idéa da vida primittiva, d'essa que em sua plenitude vamos ter occasião de comtemplar.

(*) *Furo* ou *igarapé*, é um pequeno ribeirão, que, não poucas vezes, vae coberto pela matta virgem, ligar um rio a outro, como se vê no dezenho acima.

A' noite, em uma e outra margem, via-se de espaço a espaço uma luz, que indicava uma feitoria ou barraca e o effeito verdadeiramente bello, não póde decerto comparar-se ao do navio perfeitamente illuminado, visto de terra.

Os paquetes que, aqui singram as aguas do mar-dôce, têm o salão de refeição na tolda e ahi mesmo dorme-se em redes, para o que já ha os ganchos proprios, parafuzados no tombadilho. Esse espectaculo, para nós verdadeiramente estranho, não nos foi desagradavel.

O calor impede que os viajantes durmam em seus beliches, de sorte que ás 8 ou 9 horas da noite não deixa de ser interessantc vêr-se 50, 60 ou mais redes armadas á ré, balançando-se em todas as direcções ; além de extremamente commodo, pois em noite de luar ou de dia, se póde apreciar os differentes panoramas, que se apresentam durante a navegação.

Dizem igualmente que os mosquitos são em tal quantidade que mesmo na tolda preciso é armar-se mosquiteiros, entretanto nem um só nos affligio poremquanto, o que se attribue á enchente do rio, que na verdade está já a 9,^{m}00 acima do nivel em baixa ou verão como aqui se denomina a época das vasantes. Importa isso acharmo-nos em pleno inverno !

No dia 1º de Fevereiro, ás 4 1/2 horas da tarde, á ré, quando nos achavamos á mesa para o jantar o thermometro centigrado marcava 36^{o} ! !

Imaginem o verão, quando no inverno a temperatura attinge tão elevado grão.

Depois de havermos passado pelas povoações S. Sebastião da Bôa-Vista e Curralinho, fundeamos a 1 1/2 hora da tarde em frente á villa de Breves, situada em lat. S 1^{o} 41' 39'' long. O 7^{o} 19' 37'' e a 150 milhas de Belem.

Essa moderna villa foi em tempo um ponto bastante

importante pelo commercio que fazia com as ilhas do Mutuhy, Vieira, Anajás, Mocohou, Portel e Melgaço: entretanto as febres que dizimam sua população e os vapores que já tocam n'aquelles pontos, aniquillaram-n'a, apezar de haver esperanças ainda de ser ella um porto frequentado, por estar collocado na unica passagem de Belem para o Amazonas. Tem ella umas 40 casas de telha ao longo da margem e 80 ao todo, comprehendidas as de palha.

No Amazonas — Curroazedo (ilha)

Exporta cacáo e os vapores ahi abastecem-se de lenha.

Levantamos ferro ás 2 horas da tarde e na madrugada de 2 chegamos á villa de Gurupá ou Mariocay, a 102 milhas de Breves, d'onde 1/2 hora depois partimos para entrar no rio Xingú; e sem tocar no Porto

de Móz, 12 milhas acima da fóz do Xingú, chegamos ás 11 horas da noite á Prainha, pequena villa antiga, situada á margem esquerda do rio Amazonas, á 123 milhas de Gurupá na lat. S 1° 48' 44'' long. O 10° 18' 50'' n'uma ponta de terra geral da Goyana. Sua posição é das melhores, seu clima saudavel e abundam em suas terras fazendas de criação, plantações de cacáo, etc., sendo que o algodão e o café ahi encontram magnificos terrenos.

Apezar da uberdade do sólo e outras vantagens como a pesca facil e o apanhamento de boas madeiras, (cedro etc.) que descem aguas abaixo em quantidade, têm diminuido sempre a sua população, que imigra para as regiões onde existem os famosos seringaes.

No dia 3 chegamos a Monte Alegre á margem do *paranã* Curupatuba, cuja povoação do porto é edificada na fralda de uma collina, onde se acha a cidade, occulta entre a matta, deixando apenas ver as torres da explendida igreja matriz que no dizer do Sr. Ferreira Penna é o unico monumento do Amazonas, que representa pela arte o que este grande rio representa pela natureza.

Monte Alegre, diz o mesmo escriptor, está junto á borda meridional de alta chapada, cerca de 300,m00 sobre o nivel commum das aguas.

Tudo quanto ha de grandioso e bello nas margens e immediações do Amazonas, resume-se no risonho quadro que do alto d'aquella explanada se desenvolve ante os olhos do homem.

Sobre tudo isso, Monte Alegre se recommenda ainda pela sua temperatura menos elevada, do que em outro qualquer ponto do Amazonas, por sua atmosphera pura, salubridade e excellentes aguas nativas. Fica ella a 44 milhas da Prainha.

Pelas 11 horas da manhã avistamos a uns 20,m00 do vapor um enorme jacaré, que não conseguimos matar por mergulhar repetidas vezes.

O seu tamanho era respeitavel, e o seu pórte ao nadar tinha um que de imponente. A essa hora mais ou menos ia-se vendo lindos campos á margem esquerda, serras ao fundo, pequenas choupanas e algum gado vaccum e cavallar; á margem direita terras soltas e extensa serra ao fundo.

E' um espectaculo digno de ver-se o phenomeno das aguas pretas do rio Tapajóz, ahi penetrarem no rio Amazonas e em distancia correrem as aguas pretas parallelas ás brancas (barrentas) do Amazonas, sem que se misturem senão a alguns kilometros abaixo da juncção dos dous rios.

As 3 horas da tarde fundeamos em frente a Santarem, a 60 milhas de Monte Alegre, antiga aldêa dos indios Tapajóz e hoje cidade edificada na fóz do rio d'esse nome, á margem direita, na lat. S 2º 24' 52" e long. O 11° 33' 17" onde encontramos o vapor *Vizeu* que sahira dous dias adiante do *Marajó*, em que vinhamos.

Dizem todos ser um dos pontos mais bellos do valle do Amazonas, mas seja-nos permittido não partilhar d'essa opinião; comtudo tem boas casas de sobrado, boa igreja matriz e casa de camara. O seu clima é sadío, seu commercio grande relativamente; abunda o cacáo, peixe e gado.

No ponto de desembarque deparam-se ruinas de um pequeno forte construido pelos hollandezes, onde se vê ainda montadas 3 peças de artilharia, mudas e impassiveis na contemplação dos destroços que as cercam.

As terras ahi são boas para a lavoura, e suas mattas estão cheias de castanhas, cravo, salsa, oleo de copahiba, cumarú, pedra calcarea e outros tantos productos naturaes, sem haver quem os aproveite. Tem mais de 320 predios e cerca de 1800 habitantes.

As 9 horas da noite passamos pelo *Vizeu* que tomava lenha em uma barraca á margem direita e sem

fazer-mos escala pela villa de Alemquer chegamos a Obidos ás 2 horas horas da madrugada.

Obidos, a antiga aldêa dos indios *Pauxys* fica na margem esquerda do rio Amazonas, perto da confluencia do Orixima, no ponto em que não influem mais as marés (a 200 leguas da costa do mar) conforme calcula o *Roteiro do Rio Amazonas*.

A sua matriz é boa e conserva ainda o forte edificado em um promontorio, que fórma o remanso do porto e que domina toda a região em torno da cidade. E' esse o ponto mais estreito do Amazonas (896 braças de largura) pelo que é talvez um dos pontos em que o rio tem mais profundidade (100 braças).

A cidade demora a 1° 55' 23'' lat. S e 12° 21' 24'' O a 69 milhas de Santarem e é a ultima nas margens do famoso rio das que pertencem á provincia do Pará. Conta ella mais de 150 predios habitados e sua população urbana é superior a 1000 pessoas.

As 6 horas e 45 minutos da manhã, nos puzemos de novo em marcha e não nos foi indifferente o vermos de 50 em 50 metros, mais ou menos, á margem direita pittorescas choupanas, cercadas de plantações de canna, milho, mandioca, cacáo, laranjas, etc.

A' margem esquerda poucas eram as casinhas e altas são as terras. As 9 horas paramos junto ao pequeno vapor *Pauxy* e encostado á barranca tomamos 32 bois para serem abatidos em Manáos.

As 5 horas da tarde deixamos a serra dos Parintins, que vem mergulhar-se nas aguas do Amazonas e que separa a provincia d'esse nome da do Pará, passando a navegação a fazer-se na margem esquerda do rio, que tem ahi 6 milhas de largura e vae-se alargando até 10.

As 6 1/2 horas vimos uma linda e vasta fazenda de criação de gado, ao fundo da qual, disse o pratico de bordo, achar-se o lago de Faro.

Pouco depois chegamos a Parintins d'onde par-

timos ás 9 1/2, primeira cidade da provincia do Amazonas antes de chegar a Manáos pelo rio acima.

Ahi, ha bastante commercio, produz muito guaraná, caferana, cacáu, castanhas, salsa, oleo de copahiba; de uma palmeira de espinhos chamada murú-murú fabricam grandes e bons chapéos, são abundantes as mattas de boas madeiras, o rio é muito piscoso, mas resente-se de falta de braços.

Parintins, ou Villa Bella da Imperatriz, antiga Villa Bella da Rainha e outr'ora aldêa dos indios *Maués*, está situada a 2º 37' 25" lat. S e 13º 24' 56" long. O na margem direita do Amazonas e na margem esquerda do *furo* ou rio Maués ou Canuman, cuja origem vem do rio Madeira e desagua junto á cidade, que conta cerca de 1000 habitantes e dista de Obidos 91 milhas.

A' noite alguns rapazes da commissão e passageiros, phantasiaram-se com roupas do sexo fraco, e percorreram o navio em viagem, ao som do classico *Zé-Pereira*, como que lembrando, o que áquella hora se fazia na côrte.

Esse passa tempo foi muito apreciado por todos os passageiros e por nós outros sobretudo, que esquecemos por momentos os horrores de um clima abrazador como este.

As 11 horas da noite paramos sobre rodas em um lugar chamado Fortaleza, chegando a Urucurituba as 9 horas da manhã do dia 5.

Urucurituba é uma pequena povoação de casinhas de palha, onde se abastecem os seringueiros e agricultores de cacáo das visinhanças.

Esse nome vem de uma ilha grande que ahi existio a meio do largo rio e que desappareceu em 1850, tendo começado a operar-se a sua immersão em 1839 a 1840.

Esse phenomeno repete-se sempre, segundo nos affirmam os praticos que contam todos os annos novas ilhas que surgem das aguas amazonicas e outras que se

fundem para jámais serem vistas. De facto em muitos lugares vê-se pequenos montões cuja vegetação destacada, diversa, pequena, de um verde claro indicam futuras grandes ilhas. N'esse mesmo dia ás 4 1/2 horas da tarde chegamos á cidade de Serpa ou Itaquatiára situada á margem esquerda do rio Amazonas aos 3° 8' 18" lat. S e 150° 16' 22" long. O a 130 milhas de Villa-Bella. Elevada á villa em 1759 pela sua excellente posição, na fóz do rio Madeira, tem ella progredido consideravelmente e mais caminhará em suas relações commerciaes se fôr levada a effeito a estrada de ferro do Madeira e Mamoré, pois será ahi um porto de escala demorada de todos os navios procedentes do ponto inicial d'aquella viação ferrea. Em 1862, na grande secca do rio, perdeu-se o vapor peruano *Morona* em umas pedras, que hoje conservam esse nome e ficam a duas horas de Manáos.

Em a noite de 8 de Julho de 1870 ahi perto no lugar denominado ilha de Puraquequára houve igualmente um desastre, mas este de funestissimas consequencias: o abalroamento do *Purús* com o *Arary* da companhia do Amazonas, naufragando aquelle, perecendo 245 pessoas e perdendo-se todo o carregamento.

O municipio de Serpa é uberrimo e seu territorio presta-se especialmente á cultura de algodão, cacáo, café etc., ha muita borracha e sua população attinge a 4500 habitantes dos quaes mais de 600 pertencem á população urbana.

As 5 1/2 levantamos ancora e seguimos em demanda de Manáos, o *fim do prologo* de nossa jornada para as regiões do Madeira e Mamoré.

Esquecia-mos de mencionar um bellissimo sitio á uma milha abaixo de Serpa, pertencente ao americano do norte Mr. Stony, cuja excellente casa de vivenda é cercada de lindos e copados arvoredos, o que lhe dá encantadora apparencia.

Ahi cria elle gado de toda a especie e cultiva fumo em larga escala para exportação, além dos mantimentos que colhe em quantidade sufficiente para abastecer aquella cidade.

Na noite de 5 ás 8 1/2, ainda fizemos uma pequena parada para deixar alguma carga em uma *barraca* e no dia 6 ás 7 horas passamos para o rio Negro ou *Quiary*, cujas aguas ainda mais escuras que as do Tapajóz apresentam como este o mesmo curioso phenomeno na sua juncção com o Amazonas que d'ahi por diante toma o nome de Solimões.

As aguas calmas e pretas do rio Negro em lucta com as barrentas e precipites do Solimões deram lugar a que os indios o chamassem de *Rio Vivo* e *Rio Morto* como narra o sabio Agasis, em sua *Voyage au Brésil.*

As 8 horas, a 116 milhas de Serpa fundeavamos em frente da capital da provincia do Amazonas, que em 1669 era apenas uma fortaleza com o nome de *S. José do Rio Negro,* construida por Francisco da Motta Falcão, elevada á categoria de capital por decreto de 11 de Julho de 1757, pelo Marquez de Pombal, com o nome de S. José do Javari ou do Rio Negro, tendo sua capital na villa de Barcellos, até então aldêa de Muriuá. Em 1791 a capital passou para a *Barra* (N. S. da Conceição de Manáos) voltando para Barcellos em 1799 e definitivamente para a *Barra* ou Manáos em 1803. Em 1850 foi essa antiga comarca elevada a provincia com o titulo de Amazonas, pela lei nº 582 de 5 de Setembro; sendo officialmente installada a 1º de Janeiro de 1852. Esse acto do poder legislativo coincidindo com o estabelecimento da companhia de navegação a vapor são justos motivos para que tenham dito varios escriptores que « a verdadeira descoberta do Amazonas data de 1852. »

Mais adiante, no capitulo *Chorographia da Provincia do Amazonas,* encontrará o leitor mais desenvolvido o historico d'essa capital.

Manáos é uma cidade assás grande, com 8.000 a 9.000 habitantes presumiveis, bom porto, animado commercio. O seu clima apezar de muito quente, dizem todos, ser salubre.

Raras são as casas boas, as ruas quasi todas são em rampa e mal calçadas. Tem algumas casas commodas em construcção, uma igreja solida e bem edificada, a dos Remedios, que está ainda em obras, o novo mercado que concluir-se-ha em pouco (*) e o passeio publico igualmente.

Ha na cidade 8 ou 10 pontes sobre *igarapés*, uma grande que não está de toda prompta e ainda uma outra de ferro, construcção americana, elegante, inaugurada em 1880 na administração do Dr. Satyro de Oliveira Dias.

Manáos fica na lat. S 3° 8' 40' e long. O 3°.

As casas são excessivamente caras e assim os generos de primeira necessidade. Os trabalhadores, os raros que apparecem, exigem 5$000 e mais por dia, e isso com sustento.

E' incrivel a depreciação do dinheiro.

Mas, quando á margem de um rio se compra o barril d'agua a 200 réis e em pleno interior se paga uma duzia de ovos de gallinha por 2$400, o kilo de carne verde a 1$200, facil é comprehender o exorbitante custo da alimentação de um individuo, maxime de uma familia. Falla-se na breve construcção de um novo theatro (**) de custo superior a 200 contos, que a meu ver, não é das primeiras necessidades, pois acha-se a cidade ainda sem illuminação a gaz, sem esgotos e agua

---

(*) Já está funccionando.

(**) As obras foram começadas em Janeiro de 1884 pelo engenheiro Rossi, que as empreitou.

encanada; entretanto existindo nos cofres da provincia mais de mil contos de réis de saldo, comporta ella já despezas d'essa ordem e se, como é de esperar do seu honrado e intelligente administrador, forem bem applicadas essas sobras do orçamento, decerto em curto espaço de tempo Manáos será uma cidade aprazivel, para o que preciza igualmente de grande colonisação.

Aqui está, pois, a commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré, e, logo que regresse de sua viagem ao interior o Exm. presidente da provincia, deve ella seguir a desempenhar-se da ardua tarefa que lhe está confiada. Interrompendo a narrativa de nossa viagem até aqui, seja-nos permittido fazer algumas considerações que nos occorrem sobre essa região, cujos thesouros são incalculaveis. No trajecto da embocadura do Amazonas até Manáos, não poucas vezes contristou-se-nos o coração ao ver tão ferteis zonas, tão grandes cabedaes para o desenvolvimento de um espantoso commercio, industria e agricultura, entregues ao mais completo abandono.

Os 60 mil cearenses, que se calcula ter, para cá entranhado-se n'estes ultimos tempos, em quasi nada melhoraram as condições de progresso, visto como, todos ou a maior parte não deixaram vestigio de sua rapida passagem, indo embrenhar-se nas florestas do Purús e do Madeira, não para estabelecerem-se definitivamente, melhorarem e povoarem o riquissimo valle, mas para a extracção da borracha, incontestavelmente o que mais promptos resultados offerece embora pouco duradouros; porquanto esgotado um seringal outro precisa ser descoberto e n'essa exploração não pouco tempo e somma de dinheiro são dispendidos. A prova mais cabal do que fica exposto é a informação de muitas pessoas conceituadas que nos affirmam retirarem-se este anno para o sul do imperio varios seringueiros, que tendo conse-

guido algum peculio, não o querem mais arriscar na procura de outros seringaes.

Dispomo-nos a concordar com aquelles que dizem que, a borracha virá a ser um mal para a Amazonia.

A sua felicidade commercial, o que a ha de tornar um dia a Nova-Orleans da America do Sul, o emporio das maiores e mais solidas riquezas, são, sem duvida as suas terras de uberdade incomparavel, promptas a receber o preparo de mãos habeis e laboriosas e dar em troco um mundo de productos indispensaveis e precisosos como o fumo, assucar, café, arroz, milho, ouro, prata e tantos outros inquestionavelmente requeridos em todos os tempos e mais concentaneos com trabalho e aspiração do homem civilisado.

Entretanto, apezar do abandono a que se tem entregue o progresso do rico valle, o seu desenvolvimento e a sua prosperidade de 1852 até hoje tem sido consideraveis.

A provincia do Amazonas que em 1852, data da sua installação, arrecadou 19:006$465, augmentando a sua renda, teve como receita arrecadada no exercicio de 1881-1882 a avultada somma de 1.765:787$849, da qual deduzida a despeza, ficou o saldo de 744:215$643.

A alfandega de Manáos que em 1868-1869 apenas rendeu 20:432$000 no primeiro semestre, de 1882-1883 attingio a sua renda á somma de 329:927$820.

E' igualmente consideravel a marcha progressiva do movimento maritimo do porto de Manáos.

Em 1872 ancoraram 45 navios nacionaes representando 23.000 toneladas, e seis estrangeiros, com 324, e 10 annos depois, 1882, foi o mesmo porto visitado por 169 navios nacionaes, com 54.722 toneladas, e 17 estrangeiros com 8281 toneladas.

O correio que no quinquenio de 1870-1875 a média da receita foi de 2:166$796, teve no segundo a média

de 5:025$152, attingindo a média para cada semestre do ultimo exercicio (1882-1883) á somma de 4:154$744.

E' altamente lamentavel que desde 1865, se veja o commercio de Manáos privado de suas relações com o de Venezuela. Até esse anno vinham d'essa republica, pelas cachoeiras do rio Negro, pequenas embarcações (alvarengas) carregadas de piassaba, maqueira, oleo de saçafraz e farinha, abastecendo-se em troca, n'essa capital, dos generos brazileiros e estrangeiros de que careciam. O carregamento de cada *alvarenga* regulava de 4 a 6 contos de réis.

O governo d'aquella republica, porém ao que nos informam, onerou de impostos de tal modo as mercadorias vindas pelo Brazil e deu premios aos commerciantes que as trouxessem pelo *Orenoque*, que extinguio completamente essa navegação, que tão util era ao commercio, não só de Manáos, como o d'aquella parte da republica.

No dia 9, a noite, adoeceu um dos membros da commissão o engenheiro Freitas Reys e no dia 10 o secretario-thesoureiro Ernesto Mattoso que restabeleceram-se no dia 12, graças aos cuidados do facultativo Dr. Betim Paes Leme, que além das suas excellentes qualidades de bom companheiro, possue em alta dóse as condições requeridas para um bom medico.

As constipações são aqui muito frequentes e quasi sempre são ellas a origem das sezões, tão communs n'estas paragens; o que não é para admirar quando sem exagero se póde affirmar que em nenhum outro lugar do imperio, das desenove provincias, que conhecemos, é como aqui tão humida a temperatura, visto marcarem geralmente os instrumentos de 69 a 73° de humidade.

Em pleno dia de estio, sol descoberto, não se passam 24 horas sem chuva; até a noite se soffre um calor abrasador, sendo que, pela madrugada, em alcovas

fechadas, tem-se necessidade, na cama, de procurar coberta.

Para bem poder ajuizar da humidade de Manáos, basta saber-se que em casa assoalhada, como a em que moramos, as botinas, que descalçamos á noite, pela manhã do dia seguinte estão completamente esbranquiçadas.

No dia 11 os Srs. Teixeira & Freitas, negociantes d'esta praça, offereceram em casa da Exma. familia d'este ultimo, aos membros d'esta commissão, em cujo numero contava já alguns amigos, um almoço lauto e bem servido, ao qual assistiram os obzequiados, e onde foram trocados os mais enthusiasticos brindes ao progresso do valle do Amazonas.

Um facto digno de mensão me parece o que vou relatar: n'esse mesmo dia 11, domingo, alguns membros da commissão foram banhar-se em um *igarapé* acima da Cachoeirinha, ás 6 horas da manhã, e ás 6 1/2 depois de se haverem retirado foram mortas n'esse mesmo lugar pelo empregado da secretaria do governo, Manoel A. Ferreira de Lima Bacuri, duas onças, das quaes uma das patas dianteiras trouxe elle para mostrar-nos, e por ella conhecemos a enormidade do monstro; sendo muitos como eramos nada teriamos soffrido de certo se a encontrassemos, mas tel-as-hiamos visto irem-se em paz porquanto estavamos todos desarmados.

No dia 18 pela manhã, regressou do Purús o Exm. Sr. presidente da provincia, que ás 2 horas nos recebeu encorporados em Palacio, mostrando-se S. Ex., animado das melhores intenções quanto á nossa missão, patenteando francamente seus desejos para que os nossos trabalhos fossem coroados dos mais felizes resultados, já lamentando comnosco a falta palpitante de braços para o trabalho de que estamos incumbidos, já aconselhando-nos medidas com que suppomos todos, senão supperar

de todo, ao menos diminuir as difficuldades com que se luta.

Nas condições excepcionaes em que se acha esta commissão, encarregada dos estudos de uma estrada de ferro, que atravessa uma zona toda inhabitada até o presente, cujo ponto inicial fica a 11 dias de viagem da capital da provincia, isto é, do ponto unico em que pode-se abastecer de generos para sua alimentação, sem estradas para a sua conducção, tendo de um lado a matta virgem e de outro o caudaloso Madeira encachoeirado, só com a boa vontade e auxilio dos poderes publicos póde ella suavisar os perigos por que tem de passar e diminuir a somma de difficuldades a vencer.

E' essa a razão porque o nosso contentamento sobe de ponto ao conhecermos no zeloso e honrado administrador d'esta provincia o mais decidido apoio, a mais delicada attenção e inteira boa vontade em prestar-nos o auxilio indispensavel de que carecemos.

São assustadoras as informações que de continuo nos ministram a respeito do territorio que vamos percorrer: a falta de recursos, as febres e os indios são os phantasmas que se nos mostra a cada instante, sem que, justiça se faça, um só dos nossos arrefeça o enthusiasmo de concluir esse serviço ao paiz e desempenharmo-nos o mais breve possivel da honrosa missão, que nos foi confiada.

D'esde o habil profissional que dirige os trabalhos até o mais novo dos auxiliares sentem-se fortes e aptos para os penosos trabalhos de que estão incumbidos nutrindo a fundada esperança de poder dizer ao governo imperial « cumprimos as vossas ordens ».

Infelizmente somos forçados a fazer uma excepção e tão duro é relatal-a quanto foi grande o pesar de todos ao sabel-o: o pharmaceutico nomeado para esta commissão e que comnosco sahio do Rio de Janeiro, apre-

sentou hoje o seu pedido de demissão allegando achar-se enfermo.

Não sabemos o gráo de verdade d'essa allegação, mas não podemos nos conformar sem grande pezar, com a separação de um dos membros d'essa grande familia, que nos haviamos constituido depois de nossa partida da côrte, comquanto esse acto pudesse ter sido previsto, pela reserva e affastamento de nós outros a que se havia imposto esse companheiro. Esperam todos, entretanto, que aqui parem os retirados e que unidos como deixamos a capital do nosso vasto imperio, regressemos ahi com a satisfação de havermos cumprido o nosso dever.

No vapor *Santarem* que d'aqui parte amanhã para o Pará, devem seguir o chefe de secção Dr. Braga Torres e o ajudante engenheiro Damaso Pereira, que vão em commissão ás provincias do Ceará e Maranhão afim de engajar trabalhadores para o serviço da exploração, visto ser humanamente impossivel obtel-os aqui, apezar dos maiores esforços.

Os seringaes absorvem todas as forças vivas que por aqui apparecem além das dos naturaes; o interesse fabuloso que d'elles tiram, impossibilitam o desenvolvimento de qualquer outra industria e os tornam habituados a' rendimentos, a salarios taes, que fazem inveja aos mais bem aquinhoados servidores do estado. Em face, pois, de tão grande obstaculo á prompta execução dos nossos trabalhos, era esse alvitre tomado, o unico proficuo e rapido.

Manáos, 19 de Fevereiro de 1883.

Tabella distancial da linha de navegação de Paquetes a vapor, entre Belem do Pará e Manáos, e portos intermedios

Portos de Escala	Breves milhas	Gurupá milhas	Móz milhas	Prainha milhas	Monte Alegre milhas	Santarem milhas	Obidos milhas	Villa Bella milhas	Itacoatiára milhas	Manáos milhas
Belem do Pará	146	269	317	413	457	517	585	680	817	927
Breves	......	123	171	267	311	371	439	534	671	781
Gurupá	......	......	48	144	188	248	316	411	548	658
Móz (no Xingú)	......	......	......	96	140	200	268	363	500	610
Prainha	......	......	......	......	44	104	172	267	404	514
Monte Alegre	......	......	......	......	......	60	128	223	360	470
Santarem	......	......	......	......	......	......	68	163	300	410
Obidos	......	......	......	......	......	......	......	95	232	342
Villa Bella (da Imperatriz)	......	......	......	......	......	......	......	......	137	247
Itacoatiára (antiga Serpa)	......	......	......	......	......	......	......	......	......	110

Existindo hoje navegação directa entre a capital do imperio e a provincia do Amazonas, cremos prestar um serviço ao commercio e aos empreiteiros de obras, dando, como abaixo se vê, um resumo dos preços dos materiaes na praça de Manáos.

DESIGNAÇÕES	Preços das unidades do mercado
ARTES E OFFICIOS	
Jornal de pedreiro de........... 9 horas.....................	5$ a 6$000
» » carpina »........... » »	5$ a 6$000
» » amassador »........... » »	4$000
» » servente »........... » »	3$ a 4$000
MATERIAES	
Barrica de cimento de Portland de 150 kilos.................	16$ a 20$000
» » cal..	8$ a 10$000
Pipa de agua..	1$ a 1$300
Carro de pedras (6 em cada 1^{m3}).........................	1$400 a 1$800
» » areia (4 em cada 1^{m3})...........................	900 a 1$600
» » barro (4 em cada 1^{m3})...........................	500 a 1$000
Milheiro de telha...	120$ a 150$000
» » tijolo..	80$ a 120$000
Caibros de 6 a 8^m..	1$ a 1$200
Duzias de ripas...	1$200 a 1$500
Vigas de 12×0,20×0,18.......................................	12$ a 20$000
» » 8×0,20×0,11..	10$ a 18$000
Duzias de taboas de louro etc.,.............................	26$ a 40$000
1^{m3} de excavação.......................................	3$ a 4$000

CAPITULO IV

De Manáos á Santo Antonio

No dia 6 de Março chegou á capital do Amazonas o vapor *Cametá* que nos devia conduzir para Santo Antonio, ponto inicial dos nossos trabalhos de exploração. A sua partida ficou transferida de 7 para o dia 8, ás 5 horas da tarde.

De facto, n'esse dia á hora marcada depois de retirar-se o Sr. presidente da provincia, commandante da flotilha e mais pessoas gradas que de nós vieram despedir-se, levantamos ancora e seguimos Rio Negro abaixo e ás 2 1/4 da manhã mais ou menos, entramos no rio Madeira.

Traziamos a reboque uma chata de 200 toneladas com as nossas cargas, visto o navio achar-se abarrotado, e além disso com cerca de 100 passageiros de 1ª classe, e mais do que isso na 2ª.

A viagem foi feita n'esse resto do dia e toda a noite debaixo de horrivel tempo e aguaceiro forte.

No dia 9 chegamos a Canumã ás 2 horas da tarde e sahimos ás 4. Ahi tomamos alguns passageiros de ré e uma turma de indios Mandurucús, que foram para Humaytá trabalhar em seringaes.

São elles mansos, de boa apparencia e muito amigos

dos brancos a ponto de baterem-se por elles, como sôe acontecer com os Parintintins. E' opinião corrente que elles fizeram pacto de amizade com os antigos governadores e pela sua dedição não é difficil crer-se.

Entre elles vinha um indio *mura*, de mais de cem annos de idade, mas ainda trabalhador, excessivamente escuro e feio. O dedo grande do pé direito é enormemente separado dos outros pela continuação de ahi collocar o arco quando tem de flechar. Traziam todos grande porção de flexas e arcos para a caça e para a pesca e bem assim cada um trazia o seu cão, a que dão grande estimação, apezar de lhe darem pouco de comer.

As margens do Madeira são verdadeiramente bellas; a natureza ahi se apresenta em todo o explendor de vegetação.

De instante a instante vêm-se as soberbas *Sumaumeiras* gigantescas a rainha das florestas da Amazonia, já pelo seu tamanho e grossura, já pelo enorme copado que formam seus galhos e folhas.

Abundam as margens igualmente em mil qualidades de madeiras, destacando-se o *páu-mulato*, explendido e altaneiro arbusto, que em alguns lugares é preto, em outros verde, escarlate, mais claro, azul, etc., e alguns ha que na muda da casca apresentam em um só arbusto todas essas côres reunidas, o que lhe dá uma belleza incrivel.

Ha tambem castanheiros de tamanho collossal e muitas outras arvores lindas que mais tarde teremos occasião de mencionar em capitulo especial.

O que mais surprendeu-nos entretanto foi a multiplicidade de especie de palmeiras cada qual a mais esquezita, mais esguia, delicadas e de fórmas as mais extravagantes e desordenadas, mais lindas e admiraveis.

O *assahy*, de todas, quando em sóca, é a que mais nos agradou.

Sóca de *Assahy* no rio Madeira

No dia 1º ás 2 horas da madrugada chegamos a Borba, antiga villa e emporio que foi do commercio do Madeira e hoje em completa decadencia.

Borba, que já se chamou aldêa de *Trocano* (*) e mais tarde *Araretama*, fica a 25 leguas da fóz e foi fundada pelo padre João de Sampaio, jesuita, em 1728, que a installou perto de Uruá, passando-a depois para a fóz do Jamary, onde chamou-se aldêa das *Cachoeiras* ou do *Jamary*.

(*) *Trocano*, quer dizer, instrumento de guerra; especie de tambor.

As constantes correrias dos indios *Muras* fizeram-na mudar para *Camuan*, junto ao rio *Machado*, antigo *Gi-paranã*, e depois passou-se para a fóz do *Baeta* tomando o nome de *Araretama*, que perdeu quando definitivamente se passou para o lugar em que está, que se chamou *Borba*, elevada a villa em 1756.

O seu clima é sadio e aprazivel.

Tem algumas casas regulares e uma grande igreja sob a invocação de Santo Antonio, a quem os povos d'essas paragens attribuem muitos milagres.

Paramos nos *Remedios* e no *Retiro* para tomar lenha. E' esse um bonito sitio, circulado de cacáueiros e onde vimos pela primeira vez a famosa arvore da seringa, cujo fructo tambem presta-se ao preparo de um finissimo oleo, e é apreciado e devorado *incontinenti*, pelos peixes, quando cahe n'agua.

A' tarde paramos na *Sapucaia* tambem chamada *Sapucaia-óroca*, d'onde contam os indios a seguinte e curiosa lenda:

Pouco abaixo do lugar em que se acha assentada *Sapucaia-oróca*, referem os indios que existio outr'ora uma outra povoação muito maior do que esta e que um dia desappareceu da superficie da terra, sepultando-se nas profundidades do rio.

E' que os *Muras*, que então habitavam-na, levavam vida desordenada e má, e nas festas, que em honra de *Tupana* celebravam, entregavam-se a dansas tão lascivas e repetiam cantigas tão impuras, que faziam chorar de dôr os *Anga-turamas*, que eram os espiritos protectores que por elles velavam.

Por vezes os velhos e inspirados *pagés* (*) sabedores

(*) Curandeiros e feiticeiros.

dos segredos de *Tupana* haviam-n'os advertido de que tremendo castigo os ameaçava, se não rompessem de uma vez para sempre com a pratica de tão criminosos actos.

Mas cegos e surdos, os *Muras* não os viam e nem os ouviram.

E pois um dia, em meio das festas e das dansas, e quando mais quente fervia a orgia, tremeu de subito a terra e na voragem das aguas que se erguiam, desappareceu a povoação.

As altas barrancas, que ainda hoje alli se vêm, attestam a profundidade do abysmo em que foram arrojados a povoação e os reprobos...

Depois, muitos annos depois, foi que começou a surgir a actual povoação, que ainda não pôde attingir ao gráo de importancia da que fôra submergida.

Foram de novo habital-a os *Muras;* mas em breve, por entre a escuridão da noite começaram a ouvir, tranzidos de medo, como que o cantar sonoro dos gallos, que incessante se erguia do fuudo das aguas.

Consultados os *pagés* venerandos, que perscrutavam os segredos do destino, declararam estes que aquelle cantar de gallos, ouvido em horas mortas da noite, provinha d'aquelles mesmos *Anga-turamas*, que deploraram outr'ora a miserrima sorte da povoação submergida e que sempre protectores dos filhos da tribu dos *Muras*, serviam-se do canto despertador dos gallos da *Sapucaia-oróca* (galinheiro, em lingua indigena) submergida, para recordarem o tremendo castigo por que passaram seus maiores e desviarem a nova geração do perigo de sorte igual.

E' esta a lenda que deu origem ao nome da pequena povoação *Sapucaia-oróca.*

Tendo parado em *Cacualinho*, ás 5 horas, chegamos a *Vista-Alegre* ás 8 horas da noite, para tomar lenha.

No dia 11 de manhã, tocamos em *Boa-Vista*, no

Gião, na ponta de cima da ilha das *Aráras* e no *Adelino*, de cujo lugar tiramos uma vista photographica.

Ás 3 horas da tarde tocamos em *Santa Rosa*, ás 5 1/2 em *Uruá*, onde na vasante do rio ha uma forte correnteza ou *quéda*, a primeira do Madeira. Tocamos em *Vencedor* ás 7 horas, em *Santo Antonio de Uruá* ás 7 1/2 e em *S. José do Atininga* ás 10 1/2, parando alta noite n'uma barraca chamada de *Atininga*.

Em *Uruá* para seguir-se para o *Vencedor*, linda paysagem á margem esquerda, atravessamos a ponta da ilha d'esse nome com difficil correntesa.

O calor intenso d'esse dia attingio a 34° centigrados, muito á sombra.

No dia 12 depois de havermos parado no *Remanso* e antes no *Matupiry*, chegamos ao meio-dia em *Manicoré*, antiga povoação fundada em 1802 com o nome de *S. João do Crato*, quando situada no lugar de *Baetas*, incendiada e abandonada pelo sargento Manoel Baptista de Carvalho e por lei provincial de 1868 transferida a freguezia para onde está, com aquelle nome, por ser banhada pelo rio Manicoré, que só foi explorado por navegação a vapor em cerca de 50 milhas, de onde principiam innumeras cachoeiras. A villa é edificada sobre um barranco bastante alto, apresentando pela frente umas 40 casas, alguma animação commercial e publica já um periodico denominado *Rio Madeira*.

A temperatura desceu a 22° cent. e o barometro subio extraordinariamente ; o dia esteve limpo e agradavel.

Tocamos ainda no dia 12 no *Jituarana*, em *Capanan* e *Onça*, ás 2 1/2 da madrugada.

No dia 13 tocamos em *Marmellos* ás 10 1/2 da manhã, no *Tyrol* á 1 hora, quando uma chuva torrencial impedio que se photographasse essa pittoresca paragem. A' tarde tocamos em *Baetas*, onde deixamos uns 15 passageiros e ás 10 1/2 da noite paravamos no lugar

denominado *Bom Futuro*, onde existem varias casas, e parece de um aspecto agradavel.

As 7 horas da noite mais ou menos, tinhamos por habito subir ao passadiço e conversar com o pratico que estivesse de quarto; certas informações, casos indigenas, anedoctas e aventuras feitas n'estas longinquas paragens, divertiam-nos e mitigava-nos as recordações tristes da nossa terra natal.

Sentimos profundamente não ter podido, em Borba, conversar com um individuo de nome João Arára, da familia Collares, muito conhecido em Manicoré e Borba, cuja historia vamos contar em resumo e que não deixa de ser curiosa:

João Arára, cujos paes viviam em Borba, quando creança acompanhou-os a uma viagem que fizeram á Praia da Pripióca, junto ao rio Uripuanã, afim de colherem ovos de tartaruga e negociarem com uma tribu selvagem, mas com quem estavam em relações de commercio havia já algum tempo.

Chegados a esse lugar, quando ia a noite bem alta já, foram atacados por um bando numeroso de gentios desconhecidos que assassinaram pae e mãe e levaram comsigo a infeliz creança.

Os *Aráras*, tribu que com elles commerciavam, ao terem noticia do occorrido, deram-se pressa em guerrear a outra tribu até que conseguiram tomar a creança.

O infeliz João foi por elles criado e por vezes escapou á morte, por não poder habituar-se á alimentação que lhe davam.

Venceu, porém, todas estas difficuldades e conseguio alcançar o porto de *Tuchaua*. (*)

(*) Chefe, maioral, rei.

Apezar das glorias de seus feitos e do supremo poder de que dispunha, nunca pôde João escapar-se da *maloca.* (*)

Era sempre vigiado, porquanto, sempre suspeitavam que elle fugisse.

Desde muito lhe haviam dado duas mulheres, e n'essa prodigalidade ia tambem o espirito de policia, pois uma ou outra era obrigada a acompanhal-o para onde quer que fosse.

João, jamais esqueceu o lugar em que nascera e os costumes do meio em que viveu até a época do seu rapto. Por muitas vezes procurou escapar-se áquella vida insipida de féra na floresta, mais foi-lhe totalmente impossivel.

Um dia celebrava-se com toda a pompa uma das festas costumadas. Havia *chiça* e *cachiry* (**) em abundancia, os tambores de páo (Trocanos) já annunciavam o principio da embriaguez; batiam, rufavam e os selvagens riam, cantavam, gritavam e alegres folgavam entre a felicidade da inconsciencia e as delicias do ébrio.

Um dia todo e uma noite inteira se passaram n'essa bacchanal, na qual tomava parte João por ser a isso obrigado, já como gentio que o consideravam então, já pela sua suprema posição de *Tuchaua.*

Entretanto elle era triste e o seu ar sombrio jamais o abandonava.

(*) Villa ou aldêa dos indios.

(**) Bebida preparada com milho ou mandioca. Embriaga como o vinho quando está azedo.

No dia seguinte, exhaustos todos de cansaço, e como de costume, recolheram-se todos para dormir e rehabilitarem as forças perdidas.

João tinha necessidade de procurar flexas e preparal-as para a caça e para a guerra; sahio, pois, com as suas duas esposas e foi cortal-as em um lugar longe onde haviam-nas melhores e mais fortes.

Uma das mulheres, cançada do festim, adormecera emquanto elle cortava as flexas, e outra se entranhara pelo flexal tambem ajudando o esposo.

João foi cada vez mais se embrenhando pelo matto até que chegara a beira de um largo e volumoso *igarapé* justamente na occasião em que passava uma canôa com duas ou tres pessoas que se dirigiam a Itacoatiára, e á ella pedio passagem.

Assim pôde, por verdadeiro acaso, depois de 14 annos de um exilio cruel entre os barbaros *Aráras*, o infeliz João tornar a ver a sua terra natal e os parentes

João Arára, como é hoje conhecido, é seringueiro. presentemente e bastante considerado, e qualquer viajante que o vê conhece-o logo, pois tem como os d'aquella tribu o rosto marcado com uma lista azulada que partindo da fonte esquerda passa pelo mento e vae á fonte direita.

Proseguindo nossa narrativa de viagem, no dia 23 tocamos ainda ás 2 horas e 20 minutos da manhã, na bocca do lago do *Capanã*, ás 10 horas e 20 minutos paramos sobre rodas em *Marmellos* ás 12 horas no *Tyrol*, onde a descarga do navio impedio que se tirasse uma photographia.

As 2 horas e 20 minutos estivemos em *Uruapiára*, ás 6 horas e 40 minutos em *Baetas* e ás 10 horas e 10 minutos em *Bom Futuro*.

Ahi deu-se um lamentavel incidente: alguns passa-

geiros de segunda classe foram a terra para banharem-se em um lago perto.

Era o lago sobre uma roçada de fresco, de sorte que o fundo estava cheio de tócos de madeira. Um dos banhistas atirou-se n'agua, mas tão desastradamente que bateu com o rosto de encontro a um desses páos, partindo o osso molar e dando nm profundo golpe na parte superior do olho esquerdo.

Tendo vindo para bordo completamente disforme, foi medicado e operado pelo nosso facultativo até que desembarcou no ponto chamado *Meditação*, onde chegamos ás 4 horas da manhã do dia 14.

N'esse mesmo dia tocamos nos seguintes portos:

As 8 horas e 10 minutos em *Porto Alegre*, cuja photographia foi magnificamente tirada.

As 10 horas e 30 minutos no *Castanhal.*

As 11 horas e 30 minutos no *Tapurú do Belleza.*

As 12 horas e 10 minutos na bocca do lago *Jurará.* (*)

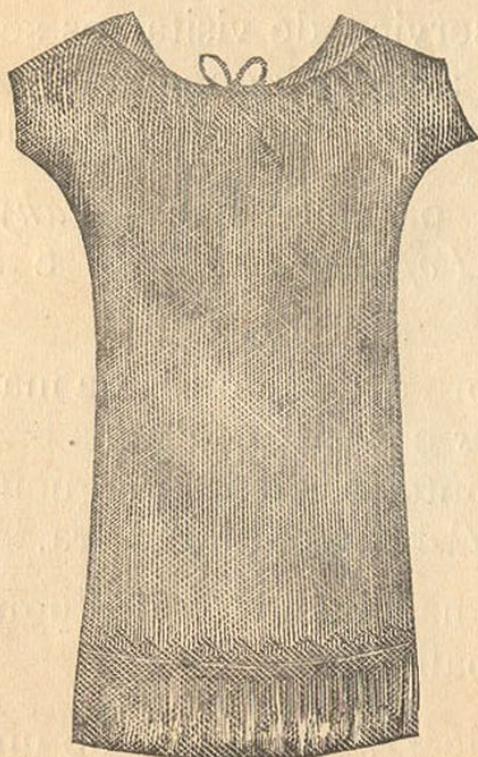
As 4 horas da tarde na bocca do lago do *Antonio*, e ás 7 horas e 40 minutos estavamos em *Carapanatuba.*

No dia 15 á uma hora e 50 minutos da madrugada, chegamos ao lugar denominado *Jumas Klautáo* e encalhando ahi permanecemos até ás 11 horas do dia.

D'este ponto começamos a ver no trabalho os indios bolivianos. São os homens robustos, fortes e trabalhadores ; as mulheres bonitas, altas, esbeltas, de fórmas musculas e sadias. Seus cabellos são lindissimos, bastos,

(*) Significa tartaruga.

longos e negros; vestem-se com uma tunica, sem atilhos, nem prisões, geralmente encarnadas, a que lhe chamam *Typoi.*

Typoi

Essas com quem conversamos, eram no geral nascidas em Trinidad, departamento acima de Santa Cruz e de Exaltacion, no rio Mamoré.

O proprietario d'esse seringal ha menos de 2 annos que o comprou por sessenta contos e conta este anno já ter saldo a seu favor, em casa de seus correspondentes-commissarios.

Adiante teremos occasião de nos occupar com esses correspondentes e com os seringueiros.

As 12 horas e 30 minutos, tocamos em *Jumas do Alexandre,* á 1 hora e 30 minutos na bocca do lago das *Tres Casas* e ás 3 horas no lugar denominado *Juma dos Chaves,* cujo lindo e aprasivel sitio photographamos.

Ha, ahi uma boa e elegante casa de vivenda e o seu proprietario, um dos mais abastados seringueiros do Madeira, tem todas as commodidades compativeis com o lugar.

Para o seu serviço de visitar os seringaes tem uma magnifica lancha a vapor denominada *Mamoré*, e dispõe de mais de 200 homens seus trabalhadores.

As 5 horas paramos nas *Pirahybas*, as 8 horas e 30 minutos em *Popunhas do Cabo* e as 11 horas em *Serfaty*.

A 16, á 1 hora e 30 minutos da madrugada paramos em *Buenos-Ayres* e ás 5 estavamos em *Humaytá*, onde reside o Sr. Monteiro, rico seringueiro e capitalista a quem chamam *Tucháua* do Madeira.

E' elle de nacionalidade portugueza e dispõe de mais de 500 trabalhadores.

O aspecto de *Humaytá* é o de uma pequena villa; tem uma capella, engenho, serraria, olaria, ferraria e outras dependencias de um grande estabelecimento.

Deixando esse ponto, seguimos até a bocca do lago do *Behem*, onde as aguas são limpas e saborosas, afim de fazermos aguada e deixarmos de beber a do rio Madeira, suja, immunda, lodoza, barrenta e insupportavel.

As 3 horas da tarde chegamos ao *Parayso*, bem dado o nome n'estas paragens, pois é das unicas, senão a unica, que tem o aspecto geral de um estabelecimento adiantado.

A excellente casa de morada tem um bello jardim em frente, todo cercado, ruas de larangeiras e outras arvores fructiferas, etc.

Ahi habita o Sr. D. Santos Mercado, consul-geral

da Bolivia, em toda a Amazonia. E' um cavalheiro distincto e que nos acolheu com o mais fino trato, prestando-nos valiosas informações, porquanto havia trabalhado como empreiteiro na linha ferrea que estudamos, quando Collins era o empreiteiro de sua construcção.

S. Exma. Sra. é igualmente boliviana, de esmerada educação e de uma amabilidade proverbial.

D. Santos para melhor conversar sobre os negocios de nossa commissão, resolveu acompanhar-nos até Santo Antonio, em cujo trajecto valiosos recursos de noticias nos forneceu; entretanto para operarios um só homem não nos cedeu.

As 6 horas sahimos e ás 8 mais ou menos paramos sobre rodas no lugar chamado *Boa Esperança* e ás 11 horas e 30 minutos estavamos em *Pasto Grande.*

Veio comnosco a bordo o director da missão de S. Francisco, um homem de côr preta, chamado Amancio, que mostrou a melhor boa vontade em nos ser util, conforme lhe pedira o Dr. Paranaguá, presidente da provincia, que a elle nos recommendou.

As 3 horas e 50 minutos da madrugada de 17, sabbado, paramos na missão *S. Roque* e ás 7 horas e 50 minutos achavamo-nos na de *S. Francisco* onde mora Amancio.

Fomos todos á terra com este a ver se podia-mos engajar trabalhadores e os indios, os que se achavam na missão, negaram-se a vir.

Entre os indigenas que vimos das tribus *Aráras, Urupás* e *Turás,* mais curiosos nos pareceram os primeiros, pela pintura do rosto que já tivemos occasião de fallar; são porém, de phisionomias agradaveis, bem conformados; mas no geral pequenos. A pintura das faces e uma serie de buracos que fazem no labio superior dão-lhes um que de singular.

As 8 horas tocamos em *Boa Hora*, lindo e aprazivel lugar.

As 10 horas e 10 minutos chegamos ao ponto chamado *Firmeza*, 20 minutos depois paramos em *Assumpção do João Miguel*, ao meio-dia tocamos nos *Papagaios* e ás 2 horas e 10 minutos estavamos nas *Abelhas* um dos passos mais difficeis do Madeira, na sua parte navegavel.

No domingo, 18, ás 4 horas e 20 minutos estavamos no *Jamary*, em cujas margens ha pouco mais de anno se dera um ataque aos terriveis *Parintintins*.

As 8 horas e 20 minutos da manhã deixamos em *Mariuns*, um carregamento no valor de 40:000$000.

Chegamos a *Belem* ás 10 1/2 horas, e fomos recebidos com uma gyrandola de foguetes, pelo Sr. Moraes, correspondente do *Diario do Grão-Pará*.

O calor foi intenso n'esse dia, quasi insupportavel, attingio a 37º

A 1 hora da madrugada de 19, paramos junto ao *Tamanduá* para esperar o dia.

As 6 horas da manhã fundeamos em *Santo Antonio*, ponto inicial dos nossos trabalhos, e da linha ferrea projectada.

Ahi encontramos cerca de 300 bolivianos e indios, que aguardavam seus patrões, nossos companheiros de viagens, a fim de seguirem com os respectivos carregamentos para o *Beni*, *Mamoré* e outros rios que na Bolivia banham villas e cidades em que habitam.

Procedemos *incontinenti* ao desembarque de nossas cargas, com o auxilio dos indios e installamos logo o armazem-deposito, em uma casa dos Srs. Alvares & Leão, unicos moradores do lugar.

Os passageiros nos ajudaram em tudo, da melhor boa vontade, entre elles o deputado provincial Capitão Queiroz, D. Santos Mercado, D. Monasterio Soares, D. Icás Hurtado e o Sr. Chaves que nos acompanhou por fineza e o distincto commandante do *Cametá* o Sr. João Leda, a quem todos somos eternamente gratos, pelas innumeras finezas e innecediveis attenções que nos dispensou em toda a viagem.

Tratou-se logo de fazer o abarracamento para engenheiros e soldados, e no dia seguinte (20) entrava tudo no regimen dos trabalhos do campo.

Tabella distancial da linha de navegação pelo Rio Madeira, de Manáos a Santo Antonio, e portos intermedios de escala

Portos de Escala	Canuman milhas	Borba milhas	Tabocal milhas	Manicoré milhas	Baetas milhas	Jumas milhas	Crata milhas	Cavalcanti milhas	Santo Antonio milhas
Manáos	130	160	225	315	395	440	480	565	625
Canuman	......	30	95	185	265	310	350	435	495
Borba	......	......	65	155	235	280	320	405	465
Tabocal	......	......	......	90	170	215	255	340	400
Manicoré	......	......	......	......	80	125	165	250	310
Baetas	......	......	......	......	......	45	85	170	230
Jumas do Chaves	......	......	......	......	......	......	40	125	185
Crata (Humaytá)	......	......	......	......	......	......	......	85	145

SUMAUMEIRA em Santo Antonio — Photographado por C. Vedani

CAPITULO V

O rio Madeira, seus tributarios, cachoeiras, lagos e ilhas

Como já dissemos, ao partir da capital do imperio para trabalhar na commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré, concebemos logo a idéa de publicar no fim de tão grande emprehendimento, um livro não só de nossas impressões de viagem, como tambem para n'elle inserir tudo quanto de util pudesse interessar á via-ferrea projectada, ao commercio e mais relações com a Bolivia, estado visinho á quem vae directamente utilisar a obra que estudamos.

Muito e muito ha que vêr e contar por estas regiões, assim nos sobrasse o tempo indispensavel para preciosas pesquizas e nos permittisse o nosso estado de saude, hoje verdadeiramente precario, as nossas forças depauperadas por aquelles climas palustres.

Apezar d'isso, porém, a energia associada ao desejo de prestar um serviço, embora de pouca monta, e o interesse que sempre nos despertaram os negocios do paiz, podemos agora, ainda que incompleto, relativamente a nossa mais ardente vontade, dar a lume o modesto fructo de nossas investigações.

Grandioso futuro o do Madeira! Laço de communicação e de commercio, não só entre provincias do

imperio, mas de visinhas republicas, Bolivia, Paraguay e Estados-Platinos, podendo tornar-se prodigioso canal interior das bacias do Amazonas e do Prata, o Madeira não aguarda para desenthesourar as suas riquezas, senão: população, tempo e capitaes. Para augmento da população, ha incentivos naturaes que deslumbram; o tempo não se mede em nosso seculo, e os capitaes hão de necessariamente affluir para onde avultar o premio do trabalho. Tudo é pôr em evidencia esta opulentissima região de uberdade quasi inverosimil, estes thesouros inertes para cuja colheita basta estender os braços e apanhar com as mãos. Quanto ha para dizer desta magnificencia! O que guarda aqui a natureza e como é espontanea e generosa! Nem ha incuria, nem desalento, nem estreiteza de vistas que possam, por muito tempo, esterilisar esta portentosa região! A prosperidade ha de accommettel-a com energia indomita!

O Sr. J. M. de Macedo, de saudosa memoria, assim se exprime: « O impetuoso Madeira, de nascente ou proveniencia ainda disputada, atravessa no seu curso de 500 leguas as provincias de Matto-Grosso e Pará, de sul a nordeste, tomando aquella denominação desde a confluencia do Guaporé, muito mais de 320 leguas antes da sua embocadura, 12 acima da qual deita um braço para léste com o nome de *Urariá* ou *Furo do Tupinambarana* que depois de atravessar diversos lagos e de receber alguns rios mais ou menos consideraveis, se lança caudaloso no Amazonas, 50 leguas abaixo da sua fóz principal nas immediações da bocca do Jamundá, tendo muito antes desembocado o corpo do rio por duas fauces desiguaes, das quaes a principal conta não menos de 1100 braças de largura. Ainda abaixo de suas cachoeiras a navegação d'este rio é trabalhosa e difficil por causa das gigantescas *madeiras* (e d'ahi lhe veio o nome), e das arvores seculares e ilhas fluctuantes que arrebata na sua corrente magnifica; são numerosos os tributarios do

Madeira; em suas margens arenosas mostra a vasante, tartarugas enormes que affluem a desovar e de cujos ovos se fabricam muitos milheiros de potes de manteiga; bosques densos e magestosos cobrem os terrenos altos da visinhança e ahi prodiga natureza dá á farta o cacáo, a castanha, salsaparrilha, cravo, cupauba, resinas preciosas e além de numerosos outros productos, madeiras de construcção e marcenaria sem rivaes no mundo. E' immensa e variada a colheita prompta e dadivosa; a uberdade do sólo é apenas comprehensivel e aquelle abysmo de thesouros, por mingoa de população civilisada e industriosa, está em grande parte abandonado ás cabildas de gentios, que não sabem estimar nem aproveitar o valor que possuem! »

Foi-lhe dado o nome de Madeira por Francisco de Mello Palheta quando, em 1725, subio o Mamoré até Exaltacion, na Bolivia, sendo-lhe suggerida a apropriada denominação pela grande quantidade de tóros ou madeiros que, descendo aguas abaixo formam ilhas que os naturaes chamam *Canarana* e cuja descida assim no Madeira como no Amazonas, tanto recreia o viajante.

Ha quem presuma conhecido o Madeira desde 1660; mas não ha noticia exacta de expedição mais antiga do que a do capitão-mór João de Barros Guerra, o qual n'elle entrou em 1716 até á fóz do *Maissy*, para bater os *Turás* que haviam atacado em diversas paragens a população branca e os pacificos *Mundurucús*. Tendo João de Barros fallecido em viagem, victima de um desastre, foi substituido no commando da expedição por Diogo Pinto da Gaia que logrou vencer os *Turás*, aprisionando alguns que levou para Serpa, n'essa época chamada povoação de Abacaxis.

De outras antigas viagens pelo Madeira, dá conta o laborioso conego Bernardino de Souza no seu estimavel livro intitulado *Commissão do Madeira*, d'onde extrahirei a seguinte relação:

« Em 1723, segundo Baena, ou em 1725, segundo o capitão-tenente Amazonas, foi o rio Madeira conhecido pela primeira vez até a parte superior das cachoeiras, hoje conhecido com o nome de Guajará-mirim, ponto terminal da projectada estrada de ferro. Era então governador do Pará o general João da Maia Gama. A noticia que por alguns individuos incumbidos do descimento de indios do Madeira lhe foi dada, de que acima das cachoeiras havia habitações de gente branca, que não sabiam se eram portuguezes ou hespanhóes, motivou a expedição que mandou o dito general ás ordens de Francisco de Mello Palheta.

« Subia Palheta as cachoeiras e encontrou perto da fóz do *Mamoré* uma canôa de indios castelhanos, dirigida por um mestiço, que o levou ás missões hespanholas, na aldêa da *Exaltação de Santa Cruz dos Corujubas*, situada na margem occidental do Mamoré, entre os rios *Iruiname* e *Maniqui*. De volta da sua expedição nada lhe disse Palheta ácerca do Beni, que havia de encontrar entre as cachoeiras, nem do *Guaporé*, que tanto na entrada como na sahida do *Mamoré* não podia deixar de ver. Posto que esta viagem não fosse propriamente de exploração, ficou, entretanto, conhecida uma parte muito importante do paiz e de seus limites provaveis.

« Em 1737, estabeleceram os padres jesuitas uma missão nas immediações da primeira cachoeira, a qual, do nome da missão, tirou o de Santo Antonio; e subindo o rio até a confluencia do *Mamoré* e n'elle entrando, passaram a praticar com outros missionarios no territorio do Perú.

« Em 1742 um individuo de nome Manoel de Lima, desceu de Matto-Grosso pelo Guaporé e Madeira até o Amazonas, entregue somente á discrição da corrente, sem saber onde iria parar.

« Em 1760 o capitão-general (governador de Matto-Grosso), que já em 1752 visitara o Baixo Guaporé,

foi fundar no lugar, onde pouco antes existia a missão hespanhola de Santa Rosa, uma fortaleza denominada de Nossa Senhora da Conceição, que, em 1776, foi substituida, por se achar inteiramente arruinada, pelo forte do Principe da Beira. Emquanto alli estava chegou uma expedição vinda do Pará com petrechos de guerra. Desde então foi tomando incremento a navegação do Madeira e Guaporé. Foi por ella que o districto de Matto-Grosso se aprovisionou não só da artilharia, petrechos e munição de guerra, mas tambem de outros artigos do seu mercado, como sal, ferro, aço, cobre, louça, liquidos e ainda fazendas seccas. Foi por ella que se retirou o governador D. Antonio Rolim, e que transitaram na ida e volta seus successores immediatos, bem como diversos magistrados e officiaes militares e finalmente foi por ella que por muito tempo se transmittio a correspondencia com a côrte de Lisboa fundando-se entretanto nas margens dos rios alguns povoados de ephemera duração.

« De 1780 a 1790 foi o Madeira explorado scientificamente pela commissão de engenheiros que levantou a carta da provincia para servir de base ao tratado definitivo de limites entre o Brazil e as possessões hespanholas. A ultima viagem da commissão ao Madeira foi dirigida pelo sargento-mór de engenheiros Ricardo Franco de Almeida Serra, que verificou as observações feitas anteriormente, acrescentando noticias importantes sobre lugares e rios não mencionados no primeiro diario. O seu trabalho é, por isto, o mais perfeito sobre este rio. Na secretaria da provincia do Amazonas existe a carta da provincia, que levantou essa commissão, dezenhada pelo doutor em mathematicas José Joaquim Victorio da Costa. »

O Sr. D. S. Ferreira Penna em um artigo publicado na *Revista Amazonica,* historiou esse notavel rio, de

modo completo e pedimos venia para aqui transcrever os seguintes trechos:

« O rio da Madeira, ou simplesmente, o Madeira que os naturaes chamava *Cayary*, começou a ser visitado desde meiados do seculo XVII por Portuguezes da colonia do Pará em procura de drogas da terra que os indios, de boa vontade, permutavam por avelorios, fitas de algodão e bugiarias de toda a sorte.

« Tão satisfeitos e carregados de drogas regressaram os primeiros que entraram no Madeira que logo se acreditou haver alli um thesouro, um Eldorado a explorar; consequentemente multiplicaram-se as viagens e especuladores, esmerando-se todos em agradar aos indios para fazerem melhor negocio. Indios e brancos estavam todos contentes; mas a cubiça dos brancos trouxe entre si desordens das quaes resultara matarem as vezes uns aos outros para descartarem-se dos competidores no commercio com os indios.

« Muitos annos se passaram, quando nos ultimos decennios d'aquelle seculo os jesuitas do collegio do Pará resolveram tambem entrar no Madeira a bem da salvação das almas dos gentios e dos mesmos portuguezes, segundo a sua expressão habitual. Mandaram pois estabelecer lá uma missão na parte inferior do rio Pareci, porém os indios, já habituados ao commercio livre com os colonos, estranharam as restricções impostas pelos padres e as reprehensões que estes a todos faziam pelos muitos peccados que commettiam.

« O certo, porém, é que os jesuitas ficando mal vistos dos indios, que provavelmente foram a isso insuflados pelos colonos, abandonaram apressadamente a missão, desculpando-se que aquelles indios eram muito brutos e não valia a pena catechisal-os.

« Os portuguezes continuaram ainda por alguns annos a negociar regularmente com os indios; e á

medida que a cobiça os excitava, avançavam rio acima procurando as malocas com as quaes podessem fazer lucrativo commercio; mas alguns ou a maior parte d'elles, pouco escrupulosos, deram-se ao commercio de escravos, e como os indios a isto se oppunham, começaram a perseguil-os, prendel-os e conduzil-os a cidade onde os vendiam a bom preço.

« Então os Turás — valente tribu e talvez a mesma que mais tarde tomou o nome de Mundurucús (Muturucú) e que dominavam o curso médio do rio, abaixo das cachoeiras,—insurgiram-se contra os colonos, reuniram-se em flotilha e os expulsaram do Madeira, em cuja fóz se estabeleceram, fazendo d'ahi expedições continuas contra os seus aggressores.

« Em 1715, chegando ao Pará a noticia das formidaveis aggressões dos Turás, o capitão-general Christovão da Costa despachou para o Madeira uma flotilha sob o commando do capitão-mór João de Barros da Guerra, com a missão de bater e exterminar os temiveis selvagens.

« O capitão Guerra os bateu e fel-os desapparecer da fóz do Madeira e subio este rio, cerca de 70 leguas, perseguindo-os até as barreiras que ficam acima do lago Manicoré; mas ahi findou a vida, esmagado com todos os que iam na mesma canôa, por um enorme cedro que desenraizou-se da margem cahindo sobre elles.

« O resto da flotilha regressou ao Pará, ficando assim em grande parte malograda esta primeira expedição.

« Em 1723 mandou o general João da Gama da Maia, ao Madeira uma tropa commandada por F. de Mello Palheta para verificar o que havia de exacto, na noticia que tivera, de andarem alguns homens a contratar o gentio n'este rio, sem se saber si eram hespanhóes ou portuguezes.

« Esta expedição correu todo o rio, passou as cachoeiras, e entrando no Mamoré, subio por este até a

aldêa da Exaltação de Santa Cruz dos Cujubabas, missionada por jesuitas com quem teve longa conversação sobre aquelle paiz; voltando depois ao Pará a dar conta da sua commissão, sem com tudo ter feito uma exploração regular do rio.

« Cerca de 5 annos depois d'esta expedição, subio tambem o Madeira até a referida aldêa da Santa Cruz o padre João de Sampaio, jesuita, que pouco antes havia creado uma missão ao pé da cachoeira de Santo Antonio. Esta viagem de Sampaio não deixou tambem noticia alguma de importancia sobre o Madeira e Mamoré.

« Antes da expedição dos geographos e astronomos das demarcações portuguezas de limites, não houve no seculo passado senão uma exploração regular e relativamente satisfactoria no rio Madeira; e esta foi a que teve por chefe José Gonçalves da Fonseca que, acompanhado de um pessoal sufficiente e de escolta, subio o Madeira e o Guaporé até Matto-Grosso em 1749. Foi a primeira exploração de que se colheram resultados uteis para a geographia do paiz.

« Mas a mais completa e satisfactoria exploração d'esse mesmo rio, foi a que fizeram nas ultimas dezenas do seculo os laboriosos e infatigaveis membros d'aquellas demarcações, cujos trabalhos são até hoje considerados os mais exactos.

« Em quanto Portugal sob o reinado de D. João III a quem tanto devem a companhia de Jesus e a Inquisição por elle introduzidas no reino, perdia aquella antiga virtude e varonil energia que produzira tanto e tão grandes homens e tanta gloria nacional; e sobretudo emquanto a dominação avarenta e despotica dos Philippes abatia o nobre orgulho portuguez, empobrecia e acabava de encher o reino de corrupção, de aduladores, de fanatismo e de algozes, — erguia-se na parte austral do Brazil uma nova raça de homens, dotados de uma admiravel energia e intrepidez de que nos tempos mo-

dernos não é facil achar mais de um exemplo no mundo civilisado.

« Estes homens, pela maior parte, de raça mixta que se conhecia com o nome de paulistas, que ensaiavam suas forças como que para se constituirem em um povo a parte, e que viviam já em certa independencia do governo europeu, não esperavam, nem pediam licença á ninguem para se metterem em emprezas por mais arriscadas que fossem ; formavam-se em *bandeiras* ou corpos de paisanos, compostos de homens livres ; internavam-se nos sertões, florestas ou campos, nunca de outros brancos visitados, guerreando e domando indios selvagens que elles reduziam a escravidão ou as vezes somente á obediencia, descubrindo minas de ouro e de pedras preciosas, devassando mattos, abrindo caminhos, formando arraiaes e estabelecimentos regulares e dilatando amplamente os dominios da sua conquista.

« Foi assim que descobriram e povoaram os territorios que formam hoje as provincias de Minas-Geraes, Goyaz e Matto-Grosso ; penetraram pelos sertões da Bahia, Ceará, Piauhy, Maranhão ; levaram mesmo suas excursões sempre pelo interior até a base dos Andes, d'onde, encontrando ahi os hespanhóes estabelecidos, fortificados e senhores do paiz, retrocederam, por lhes ser impossivel entrar em lucta ao mesmo tempo com estes seus velhos inimigos e com as numerosas legiões de indios do paiz, já por elles subjugados ; em fim, regressando, alguns seguiram para o norte e foram acharse nas margens do Solimões por onde desceram até o Pará.

« O nome só de paulistas fazia tremer de espanto as tribus mais ferozes e bellicosas ; os mesmos governadores das capitanias do norte os respeitavam e um d'elles, o de Maranhão, lhes deveu a salvação da capitania contra a qual marchavam victoriosas as

hordas de selvagens conjurados contra os moradores portuguezes.

« Muitos annos depois de formarem seus arraiaes em Matto-Grosso, já sobre as aguas do Guaporé, os paulistas os seus descendentes, geralmente conhecidos pelo nome de mineiros, considerando que S. Paulo lhes ficava a mais de 400 leguas de distancia, trataram de abrir relações com as aldêas missionadas pelos jesuitas hespanhóes, dos quaes obtinham supprimento de bois de carro e de cavallos.

« Este commercio, porém, foi logo supprimido por ordem terminante do superior d'aquellas missões. Então os mineiros ou paulistas de Matto-Grosso foram buscar outros meios de commercio e, seguindo o curso dos rios que se inclinavam para o norte, chegaram ao Pará com grande admiração dos habitantes d'esta cidade, trazendo-lhes o seu ouro para trocarem pelo sal, polvora, chumbo e outros artigos necessarios aos seus arraiaes.

« Quando, porém, por denuncia dos jesuitas, a Lisboa chegou a noticia d'este ousado commettimento dos paulistas, o rei, obedecendo a inspirações pouco nobres, em vez de proteger e animar a tão util commercio, apressou-se a expedir um alvará (de 27 de Outubro de 1733) prohibindo toda e qualquer communicação entre Matto-Grosso e Pará, impondo severas penas aos transgressores.

« O alvará foi repetido em 1737 e acompanhado de uma carta regia em que o rei D. João V declarava que: « em attenção ao *augmento* d'esta capitania do « Pará e *utilidade* dos seus moradores, prohibia que « alguem cuidasse ou fizesse qualquer deligencia em « materia de mineração, ficando prohibida a abertura « de caminhos, picadas etc., para qualquer ponto das « minas. »

« Não admira que o Creso portuguez que, recebendo do Brazil centenares de arrobas de ouro, as fazia passar

para Inglaterra e sobretudo para Roma em transacções desvantajosas, recompensasse a sua grande colonia com ordem tão iniqua; mas é para extranhar que em 1752, a côrte de Lisboa já dirigida pelo famoso Marquez de Pombal, fazendo seguir para o Pará como governador e capitão-general o proprio irmão do poderoso ministro, desse-lhe ordem terminante « para pôr os embaraços « que pudesse á qualquer communicação com as capi- « tanias de Goyaz e Matto-Grosso. »

« Estas restricções e ordens tão estranhas e contrarias á civilisação, constituiam n'aquelles tempos o systema portuguez de administração colonial, pois vemos que foram seguidas de outras não menos caracteristicas, taes como: o indeferimento do requerimento em que Belford, irlandez do Maranhão, pedia licença para assentar alli uma fabrica de fazer ferro, — indeferimento acompanhado de reprehensão ao supplicante e de ordem ao governador para não consentir fabrica alguma d'essas no districto da sua jurisdicção; e as cartas regias e alvarás prohibindo levantarem-se engenhos de canna, profissão e fabrica de ourives em Minas-Geraes, assim como officinas de tecidos finos de lã e algodão e de veludo, mandando queimar ou extinguir as que já existiam, por serem todas essas fabricas, teares e engenhos desnecessarios no Brazil e prejudiciaes ao commercio do reino.

« Em vista de taes restricções, ninguem devia estranhar que o proprio general Furtado de Mendonça declarasse em 1752, na carta dirigida ao Rei, pouco depois de tomar conta do governo do Pará que « ... esta capitania estava reduzida a ultima ruina. »

« Effectivamente assim devia ser desde que se procurava por todos os meios prival-a d'um commercio importante com outras capitanias e fazia-se tudo para empobrecel-a.

« Já referi as viagens de alguns homens intrepidos

que desceram de Matto-Grosso ao Pará no intuito de procurarem recursos para os seus arraiaes.

« Estes homens, assim como outros pue depois lhes seguiram os passos, foram presos no Pará, e a um d'elles, J. Chaves deu-se praça de soldado.

« Em um livro publicado por ordem do governo em 1869 (*) referi com algum desenvolvimento a viagem que o mineiro João de Souza Azevedo fizera de Cuyabá ao Pará em 1747 pelo rio Tapajóz.

« Outro mineiro, João de Moura, homem rico, havia descido do arraial de Pouso-Alegre (depois Villa-Bella e hoje cidade de Matto-Grosso) pelo Madeira, afim de receber a importancia de letras que os officiaes, mandados pelo Rei para lá servirem, haviam saccado contra a real fazenda do Pará, por adiantamento que o mesmo Moura lhes fizera.

« Estes dous viajantes, como outros, ficaram aqui detidos e vigiados em virtude das ordens que lhes prohibiam partir e seguir pelo mesmo caminho ou qualquer outro directamente para as minas.

« Em 1752, Rolim de Moura (depois conde de Azambuja) primeiro governador nomeado para Matto-Grosso, chegou á Pouso-Alegre, sendo para alli mandado afim de assegurar a fronteira do Brazil pelo lado do Guaporé.

« Chegado alli e elevando o lugar a categoria de Villa, Rolim despachou pelo Madeira, Manoel Rodrigues Campello com destino ao Pará pedindo ao governador d'esta capitania, soccorros para a nova villa e capitania que estavam muito pobres.

(*) *A região occidental da provincia do Pará.*

« Mendonça Furtado vio-se em apuros para conciliar estes soccorros com as ordens que trouxera de embaraçar a todo o custo as communicações com Matto-Grosso, sobretudo por ter pouco antes tomado medidas de grande restricção.

« Com effeito, logo que chegara de Lisboa, sabendo que aqui estava João de Moura (já acima citado), e que pretendia regressar para Matto-Grosso, mandou prendêl-o e obrigou-o a prestar fiança de doze mil cruzados de que não partiria nem mandaria alguem por si sem a precisa licença; e a Souza Azevedo que obtivera licença para ir a visitar as suas feitorias no Madeira, obrigou-o tambem a igual multa para não chegar a Matto-Groso.

« Mas a reclamação de Rolim era tão justa e tão attendivel que resolveu prescindir das ordens restrictivas e remetter os soccorros pedidos; e assim, Rodrigues Campello que estava ameaçado de ter a mesma sorte de outros mineiros, voltou a Matto-Grosso com os seus 10 companheiros e indios remeiros.

« Dos outros habitantes de Matto-Grosso que haviam chegado ao Pará, uns foram mandados para S. Luiz do Maranhão, dous foram remettidos para o reino afim de serem presentes a El-Rei, e Joaquim Chaves, a quem deram praça de soldado, desertou, metteu-se pelo sertão e conseguio chegar a Matto-Grosso onde, graças á sua energia e actividade, formou um importante estabelecimento nos Pantanaes e ahi viveu livre e feliz no meio de sua familia e amado de todos os seus comprovincianos.

« No Pará ficavam ainda detidos João de Souza e João de Moura. Souza que aqui estava desde 1747, usando da licença que obtivera, partio em Janeiro de 1753 e só em Julho pôde regressar ao Pará, onde apresentou-se ao governador, declarando-lhe francamente que tinha ído á Matto-Grosso, contra o que promettera, por ter de accudir á desarranjos na sua casa.

« Bem quizera punil-o o governador, mas não o fez em primeiro lugar porque o desembargador ouvidor geral, nomeado para Matto-Grosso, declarou-lhe que não partiria para onde El-Rei o mandava si o governador não lhe permittisse levar como pratico e companheiro o referido João de Souza; e em segundo lugar porque tinha já recebido o aviso pelo qual se lhe declarava que ficavam revogadas todas as ordens prohibitivas de communicações e commercio com Matto-Grosso.

« A côrte portugueza havia com effeito revogado todas aquellas prohibições absurdas, e, é preciso dizel-o, não procedeu assim por ser inspirada pelo progresso e bem geral da colonia, mas forçada pela necessidade imperiosa de accudir ás fronteiras de Matto-Grosso ameaçadas muito seriamente pelos hespanhóes ; e foi unicamente por este motivo que tratou logo de crear n'aquella parte uma nova capitania e de mandar para alli officiaes distinctos encarregados de fortificações, —os mesmos officiaes que competentemente autorisados pediram dinheiro a João de Moura e lhe passaram letras contra a fazenda real do Pará, onde, em recompensa foi preso.

« E' pelo mesmo motivo que o governador Rolim de Moura teve ordem de preparar tudo em Matto-Grosso para resistir a qualquer eventualidade, e que para isso expedio Campello ao Pará a pedir soccorros ao seu collega, correndo aliás Campello o risco de ser tambem preso com toda a sua gente.

« João de Souza acompanhou com effeito ao ouvidor geral e conseguio assim deixar o Pará e regressar ao seio de sua familia e quanto a João de Moura, foi-lhe tambem permittido regressar na mesma occasião a Matto-Grosso em attenção ao serviço que fizera aos officiaes d'El-Rei n'aquella capitania.

« Desde esta época notavel em que o governo proclamou a liberdade das communicações e commercio inter-provinciaes, todas as autoridades se esmeraram

em dar execução e desenvolvimento possivel á essa grande idéa, e ninguem, á este respeito e n'este sentido, mais trabalhou do que o Juiz de Fóra de Matto-Grosso, bacharel Theotonio da Silva de Gusmão, o irmão mais moço dos celebres Bartholomeu Lourenço e Alexandre de Gusmão.

« Theotonio que parece ter sido um dos primeiros a aconselhar a liberdade do commercio inter-colonial, quando esta idéa foi convertida em medida pratica pelo governo de Pombal, remetteu de Villa-Bella ao governador do Pará um plano de navegação por fróta no Madeira, para maior segurança de vida e propriedade, muito expostas aos insultos dos selvagens; plano que o governador não aceitou por entender que restringiria um pouco a liberdade dos commerciantes.

« Terminado o tempo do seu juizado em Villa-Bella, Theotonio desceu ao Pará com o nobre intento de dispôr os meios necessarios para formar um estabelecimento destinado a prestar soccorros aos viajantes e ao commercio do rio.

« Escreveu a familia que estava em Lisboa, a vir residir no sitio por elle escolhido descrevendo-o como um dos mais ferteis do mundo, e seguio em Agosto para esse lugar, que era junto ao salto grande, acima da cachoeira de Santo Antonio, tendo feito despezas consideraveis com o transporte da gente, com ferramentas e outros materiaes necessarios ao estabelecimento ao qual deu o nome de *Nossa Senhora da Boa Viagem.*

« O governador do Pará que o auxiliou nos meios de facilitar o transporte da gente e cargas, faz d'elle grandes elogios na carta que dirigio a côrte dando conta d'este successo mas desconfiando da duração do estabelecimento por estar o fundador acommettido d'uma asthma que pouca vida lhe permittia.

« A familia de Theotonio não se fez esperar e, no

mesmo anno chegando ao Pará, seguio logo para a colonia da Boa Viagem.

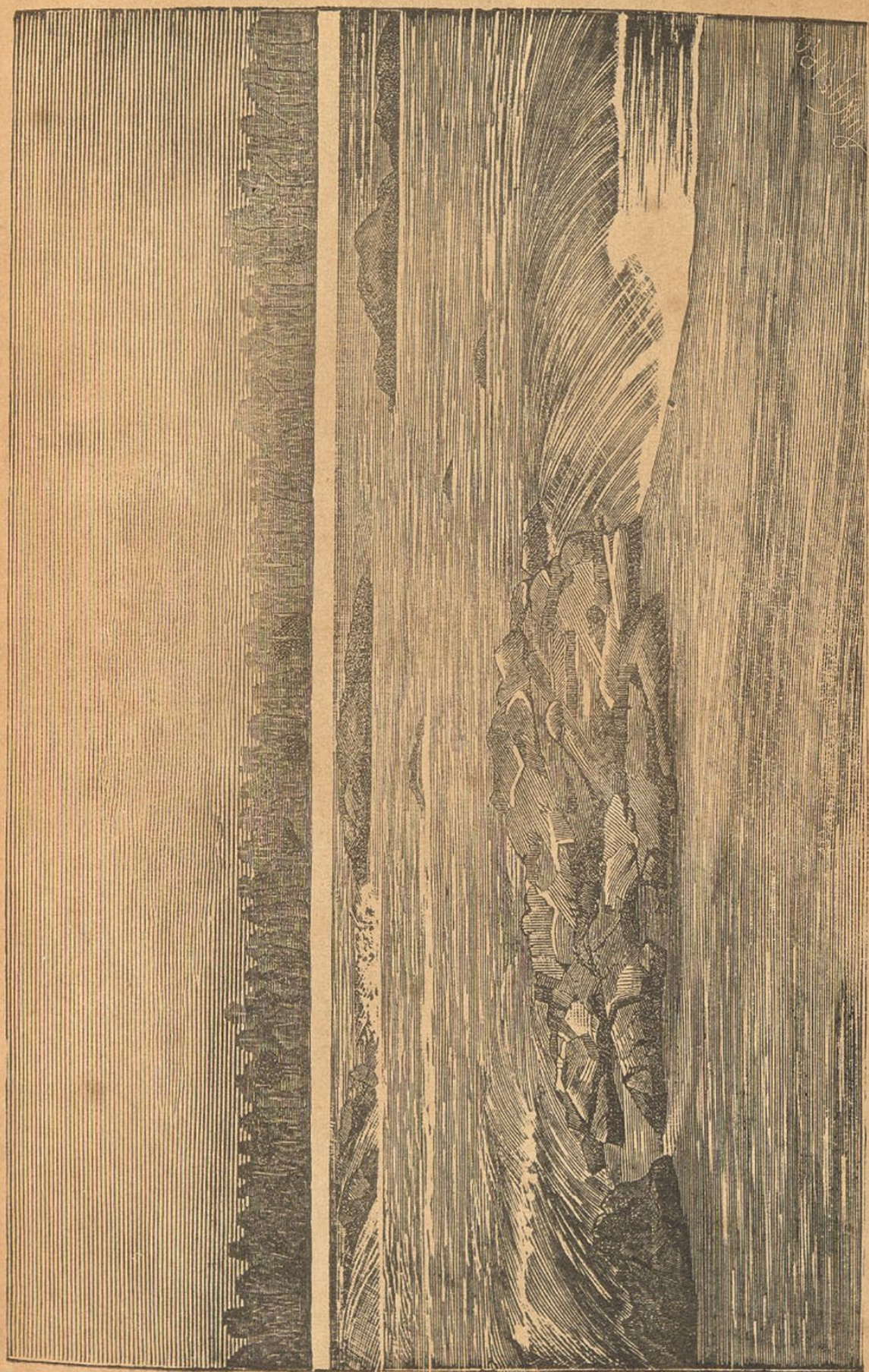
« Por este mesmo tempo veio aviso ao governador, de que Theotonio estava nomeado ouvidor de Matto-Grosso ; mas o governador pedio á côrte que houvesse El-Rei por bem fazer a Theotonio as mercês que seus serviços mereciam, mas que o não tirasse de tão importante empreza « não faltando quem quizesse ser ouvidor » e (devia acrescentar) faltando quasi sempre quem tenha o patriotismo de emprehender com sacrificios um estabelecimento tão util e tão importante para o commercio e civilisação dos povos.

« A colonia da Boa Viagem floresceu e cresceu rapidamente ; mas, conforme bem previra o governador do Pará, Theotonio não durou muito tempo vivo, e com o seu fallecimento a colonia decahio tanto que não tardou a arruinar-se e por fim a extinguir-se.

« O estabelecimento da Boa Viagem desappareceu ; mas o povo, passageiros e navegantes que alli no tempo do seu fundador achavam todos os soccorros para as suas canôas, desmentindo a antiga fama de ingratidão dos paraenses, deu ao lugar e ao mesmo tempo ao grandioso salto do rio alli o nome de *Salto do Theotonio*, santa e bem merecida homenagem á memoria do infeliz bemfeitor dos viajantes do Madeira. »

E' formado o Madeira por dous grandes rios : o Guaporé e o Mamoré, dando-se a juncção aos 11° 55' 46" de lat. S e a 22° 34' 14" long. O do Rio de Janeiro.

Alguns autores erradamente dão o rio Madeira com o seu nascimento na fóz do Beni.

Para conhecer-se da importancia da projectada ferrovia Madeira e Mamoré torna-se preciso, indispensavel, ter-se conhecimento da grandeza, da agricultura, população, industria e commercio das regiões que por ella têm de ser servidas.

Salto do Theotonio — Photographado por C. Vedani

E' o nosso caudaloso e opulento Madeira o futuro receptaculo de todas as riquezas do interior da Bolivia e Matto-Grosso.

O Mamoré forma-se pela confluencia do Guapai ou Rio Grande e do Chaporé ou S. Matheus, na Bolivia.

O *Guapai* nasce ao sul da Cordilheira de Cochabamba junto a Colonú, e pela margem direita recebe as aguas do Morochata, Tapacari, Arque e outros que correm ao norte da linha das vertentes, nas provincias de Chayanta e Yamparaez. Pela margem esquerda recebe o rio Misque, que até Abapó chama-se Rio Grande, incorpora-se ao rio Azero, ao Pirai e outros que vertem da serrania junto a Santa Cruz. No departamento boliviano de Chuquisaca, engrossa o Guapai suas aguas com as do rio Saucimayo e Tablas, que formam o Tomina, que por seu turno em Mojocaya une-se ao Tacopaya e desagua n'aquelle.

O rio *Tapacari* recebe os arroios Chobama, Semanamayo, Guatecac e Achocchi, e atravessando Calliri augmenta-se com os arroios de Calquiri, Tres-Cruzes, Choqueruchu, Toncohuma, Hounoni, Guaycasupára e Ayoma, juntando-se ao Putina, no lugar denominado Itapaya, onde passa a chamar-se *Ocuchi*.

O rio *Arque* é formado pelos rios Colcha, Churrocachi, Tacopaya, Sayari e Sicaya, juntando-se ao Ocuchi nas proximidades de Capinota, de cuja juncção origina-se o Caine ou Calauta, que vae até ás divisas da provincia boliviana de Chayanta, onde recebe, perto de Guancarani, o Jerereca, formado pelos rios Moscari e S. Pedro, e com o nome de Calauta, 14 leguas abaixo da povoação de Uricarazi desagua no rio Grande de Chayanta ou Guapai.

O rio *Azero* ou Seguro, na provincia d'esse nome, desagua no Guapai na fazenda de S. Isidro depois de receber os rios S. Juan, Bohorgues, Bartolo, Higueridas, Tayarenda, Commandanti, Chiquichi e Pozos.

Começa o Mamoré a ser notavel no ponto em que se junta ao Calauta que vem de Cochabamba e o rio Grande de Chayanta aos 19° de latitude entre os povos de Uricaraci e Porona, tem 3 pés de fundo nas vasantes augmentando até 40. Deste ponto ao Atlantico mede 900 leguas.

Parece segundo certos autores que d'ahi até o Beni o Mamoré só offerece um obstaculo: uma cachoeira que existe em Abapó; informações particulares, porém, me asseguram que esta cachoeira está no Azero affluente do Mamoré e não n'este.

As provincias bolivianas de Apolobamba, Larecy, Muñecas, Yungas de Chulumani, La Paz e Hayopaya exportam para o Mamoré pelo Beni, por via de seus grandes affluentes Etea, Maco, Mazizi, Iciamas, Tuichi, Mapiri, Coroico, Irupana e Cotacazes.

O departamento de Cochabamba pelo seu rio o Chaparé póde ainda servir-se do Mamoré, onde aquelle desagua e é navegavel 30 leguas abaixo d'aquelle departamento.

Os caudalosos rios Chimoré e Secure trazem os productos da extensa provincia de Yuracaré.

As provincias de Mirque, Valle Grande, Yamparaez, Tonina, Azero, Santa Cruz (*) Gutierrez, Mojos e a parte boreal de Chayanta estão ás margens do Mamoré.

O *Chimoré* tem cinco affluentes principaes: começando por E o Mamorésillo, o Coni, o Colomi, de Cochabamba, o Paracti e o Santa Rosa.

O nasce *Mamorésillo* nas florestas onde habitam os indios barbaros *Mansiños* na parte oriental das serras

(*) Cuja capital Santa Cruz é a antiga cidade:— « noble ciudad de San Lorenzo de la Frontera», nome dado pelo capitão Holguin, que para ahi seguio por ordem do governador Soares de Figueirôa, em 1557.

de Yuracaré, de onde das montanhas de Hichu, descem dois riachos o Ichilo e o Icho que se unem pouco abaixo.

De Chuquioma procedem igualmente o Lasmesoro e o rio Blanco que juntos tomam o nome de Chimoré correndo parallelo ao Coni e á distancia de 5 leguas. Entre o Chimoré e o Icho corre um outro rio cujas cabeceiras estão nas mesmas montanhas e recebe os rios Iricito, Sacta e Chunchuc. Esse rio é precisamente o Mamoré, ou Mamoréchico ou Mamorésillo.

O *Coni* nasce nas serras de Yuracarés, corre ao N e recebendo pela margem esquerda o Jota, Eñe e Iñe, procedentes das mesmas serras e pela margem direita o Ilibolito e o Urutuche que confluem abaixo do porto de Coni, desaguam no Mamorécillo a pouco mais de 16° 15'.

O *Colomi* tem sua nascente nas serras d'este nome. D'ahi pelo N O descem os arroios Couto, Colonimays, Quicola e Chulpani, os quaes recebendo em seus cursos outras muitas fontes formam os rios Cauco, Toncoli, Chochomoco e Cucuñamayo, que são os que formam o rio Colomi, no departamento de Cochabamba.

O *Paracti* junto as montanhas d'esse nome é formado pelos rios Tabla, Pislle, Goacani, Halca e Marca, originados por um sem numero de arroios que nascem igualmente na serra de Colomi mas, mais ao N das cabeceiras d'este.

No departamento do Beni avoluma suas aguas com os rios Ronco, S. Jacintho, Minasmayo, Guairuni, Putintiri e Limoncito, que vão do districto do Espirito-Santo e desaguam aos 16° 35', junto á Asumpsion depois de receber o rio de Lope Mendoza ou Ibirizú chamado pelos indios.

O *Santa Rosa* procede da cordilheira d'esse nome até hoje impenetrada, pelo que se desconhece das suas nascentes; corre de O a E e desagua trinta leguas mais ou menos abaixo do Coni.

Assim pois, estes cinco rios unidos em um só, aos 15° 45' lat., desaguam no Guapai com a denominação de Chaporé ou S. Matheus; ponto em que começa a denominar-se Mamoré.

O *Secure* nasce na serra de Mosetenes, corre de O a E, recebe pela margem meridional os rios Ilibolo, Samusete, Yaniuta, Suniuta e Chapiriri que descem das montanhas de Yuracaré, e pela margem septentrional recebe as aguas do S. José, desaguando no Mamoré 35 leguas abaixo do Chaporé.

O Secure é conhecido d'esde os seus mananciaes com os nomes de Moleto e Icho, que toma dos povos que banha. Os indios Mojos o navegam até as montanhas dos Yuracarés em busca de corpulentas arvores que necessitam para a construcção de suas *piraguas*, ou canôas feitas de uma só peça.

Muitissimos são ainda os affluentes do Mamoré, sobretudo no departamento do Beni, dos quaes vamos mencionar os mais notaveis.

Dez leguas abaixo da villa da Trinidad desagua no Mamoré o rio *Ivari*, que é navegavel para embarcações grandes e passa a 2 leguas d'aquella villa. Esse rio é formado pelas aguas do Macovi, Ivaricito Yoiva, arroio de Caimanes e o Tico.

O rio *Tijamachi*, que resulta da juncção dos rios Sereno, Itaresore, Ichiniva, Cabito e Cabereni, desagua na margem esquerda do Mamoré perto da povoação de Santo Ignacio e a 12 leguas da confluencia do Ivari.

O rio *Apare* ou Maniqui que nasce nas serras de Mosetenes ao S O da povoação de S. José, recebe aguas do Bocerona e junta-se ao Mamoré a 30 leguas abaixo do Ibari.

O rio *Yacuma*, tambem desagua no Mamoré junto a Sant'Anna, descendo de O a E, da serra de Mocetenes e recebendo aguas de muitos arroios.

O boliviano Tadeu Hahenke que viajou por esse

rio affirma que se póde com facilidade unil-o ao Beni e assim ligar os povos de Apolobamba com o centro da provincia de Mojos.

A cinco leguas de Exaltacion desagua igualmente no Mamoré o rio Iruyañe e mais ao sul o Matucare, que banha S. Joaquim.

Pela esquerda e abaixo do Matucare desaguam ainda o Mayata, Canarupa, Mayosa, Toro, Espejo, Mayucaya e Yata-Pequeno, que procede do lago Rogoaguado, 30 leguas mais ou menos abaixo da juncção do Guaporé e por conseguinte já no Madeira e não no Mamoré.

O Guaporé que vem da cidade de Matto-Grosso depois de receber na margem boliviana os rios Barbados (*) Blanco e Magdalena toma o nome de Itenez, no territorio da republica e aos 11° 55' 46" se junta ao Mamoré para formar o Madeira (**).

O Guaporé ou Itenez pelo lado boreal da provincia de Chiquitos recebe cinco rios principaes, o Barbados, o Verde, o Paragua, o Blanco ou Baure e o S. Miguel.

No primeiro ha importantes estancias de gado, como sejam os de S. Joaquim, S. Miguel e Ramados.

Do rio *Verde* são affluentes o Guinpara e Itacuatira e desagua no Guaporé pelos 13° 45' de lat.

O *Paragua* ou *Serre* nasce na lagôa ou *curichi* de Serre, atravessa o districto de Sant'Anna e S. Matheus, banha a provincia de Guarayos e pela sua margem esquerda recolhe as aguas do lado de Oeste da serra de

(*) Com o nome de Purtibi recebe o rio Alegre e desagua no Guaporé com o nome acima.

(**) *Navegacion por el Mamoré y Madera,* por Manuel Palacios.

Tapocuras; interna-se pelo departamento de Mojos no districto de Carmen e desagua no Guaporé 25 leguas abaixo do rio Verde.

O rio *Blanco* ou *Baures* (onde habitam os laboriosos indios d'esse nome, cujos serviços pessoalmente conhecemos) nasce ao N da Concepcion de Chiquitos, caminha para o N O pelos Guarayos, entra em Mojos perto de Carmen e desagua no Guaporé em frente ao forte do Principe da Beira.

O *S. Miguel* origina-se do grande lago da Concepcion, que é formado pelos rios Quimome e Sosigis cujas cabeceiras estão nas serras de S. Lorenço. O S. Miguel atravessa o districto de S. Jabier, recebe as aguas do Sopocós, Santa Maria, S. Borja, Quicere, Santo Rosario e Natividade, em Chiquitos; atravessa a provincia de Guarayos, onde recebe os arroios ou *igarapés* de Limones, Taririouza, o rio Negro e o Mamenes e de 10 ou 12 lagos que existem nas florestas do occidente, formando um grande lago denominado Carmen ou Ubaiy na provincia de Mojos.

Do territorio Beniano recebe ainda o Guaporé, dois rios: o Machupo, (*) formado pelos rios S. Juan, Cocharcos, S. Nicolás, Rio Negro, Rio Doce, Guacaragé e o Tunahama.

O *Beni* que corre de S a N, separa as provincias de Mojos e Apolobamba. Em suas cabeceiras recebe as aguas do Cotacajes, Cañamiña, Suri, La Paz, Solacama e Tamampaya, dos quaes são tributarios o Coroico, Caca, Challana, Mapiri, Aten, Tuiche, Tequeje e o Masisi ou Cabinas.

(*) Leva suas aguas ao Guaporé, desaguando no Magdalena.

Pelos 14° de lat. seguindo para o NE recebe as aguas do Piraibá e do Edem pela margem esquerda, as do Julio pela direita e outros menores, vae desaguar no Mamoré em duas boccas, uma de cerca de 1000,ᵐ0 e outra de 500,ᵐ0 aos 10°, 22' 30" de lat. abaixo da cachoeira *Lajes* ou *Madeira* como hoje é conhecida.

Transcrevemos aqui um artigo publicado no *Globo*, do Rio de Janeiro, sobre a importancia d'este rio, quando partiamos para o Madeira:

Madeira e Mamoré

« N'esta occasião em que está para seguir para o norte a commissão encarregada de estudar a via de communicação que mais convenha para, ligando os trechos navegaveis dos dois grandes rios franquear, o Atlantico á Bolivia e dar ao Amazonas e Pará o beneficio das relações estreitas com aquelle rico paiz, vêm a proposito as observações feitas pelo Sr. Eduardo R. Acath e apresentadas á sociedade americana de geographia e publicadas no *New-York World.*

Este cavalheiro explorou o rio Beni desde a sua origem perto de La Paz até á sua confluencia com o Mamoré.

« Das suas explorações trouxe importantes collecções, que virão enriquecer o que existe em zoologia botanica com muitas especies até agora desconhecidas.

« Uma descripção detalhada dos seus estudos e trabalhos vae ser brevemente publicada sob os auspicios das sociedades americana e ingleza de geographia.

« Debaixo do ponto de vista commercial são importantes no maximo as descobertas do Sr. Acath. Declara elle que o rio Beni é navegavel para embarcações de grande calado, desde sua confluencia até Reys

em um percurso de 525 milhas e por embarcações de pequeno calado por mais 300 milhas para o interior.

« No baixo Beni encontrou o explorador, crescendo expontaneamente e em grande abundancia o café, cacáo, côcos, baunilha, muitas madeiras de construcção, marcenaria e tinturaria, hervas medicinaes e uma riqueza inexgotavel na fórma de vastos seringaes.

« Expondo á sociedade geographica a sua opinião sobre as vias de communicação que devem servir de escoadouro a taes productos, como da ligação da Bolivia com a Europa e Estados-Unidos, elle considera que não podem haver sobre a questão duas opiniões: o Beni e o Mamoré são as estradas reaes d'aquelle paiz.

« Bem haja o governo que concluir a ligação com o Amazonas e bem succedidos sejam em seus esforços os illustres engenheiros que vão dirigir este trabalho.

« Feita a união das porções navegaveis dos dois grandes rios que se acham, no territorio da Bolivia e outro no nosso, teremos dado um passo importantissimo no caminho do progresso real e positivo, e teremos assentado mais uma pedra nos alicerces do grande edificio da paz e confraternisação dos povos sul-americanos. »

Cachoeiras do rio Madeira

As cachoeiras do Madeira são em numero de 15 e algumas corredeiras, entre Santo Antonio e Guajará-mirim.

A primeira d'ellas chama-se *Santo Antonio*, no lugar d'esse nome; segue-se a corredeira dos *Macacos* e depois a segunda denominada *Salto do Theotonio*, nome cuja origem damos no começo d'este capitulo. E' essa a maior e mais bella. Formada por uma linha

de pedra de cerca de 700,^{m}0 dá ella quéda as aguas por quatro gargantas por onde se atiram de uma altura de 4 a 5 metros, (vimol-a com o rio em meia enchente) fazendo tal ruido, que com viração fresca ouvimol-a muitas vezes a 12 kilometros de distancia. N'essa cachoeira as embarcações e as cargas são passadas por terra, em distancia de 600,^{m}0 a cujo serviço chamam os viajantes *varar*. Abaixo do Salto vimos cedros e outras madeiras retidas no remanso em quantidade a enriquecer os maiores depositos.

A pouco mais de 20,000,^{m}0 encontra-se a terceira cachoeira a do *Morritos*, com cerca de 200,^{m}0 de extensão, subindo o rio á distancia approximada de 35 kilometros está a do *Caldeirão do Inferno*, cuja extensão é de 3000,^{m}0 mais ou menos; apezar do muito receio que têm os praticos, essa cachoeira transpõe-se embarcado, mas com muito perigo e fadigas.

A nove kilometros d'esta está a chamada do *Giraú*, cuja garganta fórma perigoso salto, forçando os viajantes a vararem suas embarcações por terra, n'uma distancia de 120,^{m}0.

Nas fraldas de uma cordilheira talvez de mais de 100 metros de altura e cerca de 48 kilometros acima da anterior, está a cachoeira dos *Tres Irmãos*, estendendo-se em 1500,^{m}0, com uma differença de nivel de 0,18^{m} em 100,^{m}0, n'essa as embarcações no tempo das aguas sobem-n'a bastante carregadas.

Trinta e cinco kilometros acima encontra-se a cachoeira do *Paredão*, onde por estreitar-se o rio a 120,^{m}0 faz com que as aguas ahi corram com vertiginosa carreira, fazendo-se igualmente ahi por terra a passagem das mercadorias.

Segue-se a de *Pederneiras*, a 18 kilometros mais ou menos, com cerca de 500,^{m}0 de extensão, tendo quasi

todos os seus arrecifes cobertos, mas de impossivel passagem senão por terra.

Mais ou menos a 70 kilometros d'esta, está a dos *Aráras* ou *Figueiras*.—A O existe um canal por onde com grande trabalho se navega. Sua extensão é de 500,^{m}0 e a differença de nivel é de 10,^{m}22 em 100,^{m}0, mais ou menos.

Vinte quatro kilometros acima está a do *Ribeirão*, onde as embarcações descarregadas são puchadas á sirga e as mercadorias por terra, em distancia de 200,^{m}0. A differença de nivel nos seus cinco saltos é de 0,22^{m} em 80,^{m}0.

A tres kilometros acima está a cachoeira da *Misericordia*, com bom canal navegavel no tempo das aguas.

Pouco acima está a cachoeira chamada do *Madeira*, onde as embarcações passam á sirga e a carga por terra, em distancia de cerca de 120,^{m}0. A differença de nivel ahi é de 0,40^{m} por 100,^{m}0.

Pouco a cima da ilha do *Madeira*, situada acima da cachoeira d'esse nome, acha-se a das *Lages*, tendo na margem occidental um canal de facil transposição.

A uns 18 kilometros acima está a cachoeira do *Páo Grande*, cujo canal a O é tambem navegavel. Não longe deste ponto desagua o Yata-grande, aos 10° 9' de lat. Logo após, e como que em continuação temos a chamada *Bananeira*, cujos rochedos estendendo-se por muitos e muitos kilometros vão formar a horrorosa catarata do *Yata* e a de *Borda* (*), no rio Beni.

Seguem-se as cachoeiras de *Guajará-assú*, e *Guajará-mirim*, que possuem pela margem occidental canaes

(*) Cremos ser esta a cachoeira da *Esperança*, chamada assim pelos naturaes.

por onde navegam os praticos; ficando esta ultima a mais de 40 kilometros da fóz do *Guaporé.*

D. José Agostino Palacios, governador de Mojos, em 1846, julgou possivel e facil a abertura de canaes francamente navegaveis n'estas ultimas cachoeiras; isto é: *Guajará-mirim*, *Bananeira*, *Páo Grande* e *Lages.*

Junto á cachoeira de *Tres Irmãos* desagua o rio d'esse nome, sendo suas aguas assás volumosas, mas muito pouco conhecido. (*)

Abaixo do Caldeirão do Inferno, desagua igualmente o rio *Jacy-paranã* (**) onde entrou a turma de exploração e atravessou a nossa linha de estudos.

Ahi moram alguns seringueiros bolivianos.

Existem ainda de um e outro lado na região encachoeirada do rio, varios *igarapés* ou riachos, que nas enchentes parecem pequenos rios, mas que não são conhecidos senão pelos indios moradores d'essas paragens.

Descendo o Madeira, de Santo Antonio começa elle navegavel para navios e vapores de calado.

Em sua margem direita conta nove affluentes: o Jamary-mirim (***), o Gi-paranã, hoje rio Machado (****),

---

(*) Onde habitam os *Caripunas.*

(**) Rio da lua em lingua geral.

(***) Onde vivem os *Acangas-Pirangas.*

(*****) Onde vivem os terriveis *Parintintins.*

Mahissy (*), Marmellos (**), Manicoré, Atininga Maturá, Aripuanã (***) e o Canumã.

Na margem esquerda apenas tem dous affluentes notaveis: o Purusinho, que dizem ser um furo que communica com o Purús, e o Jumas.

Quer d'um quer d'outro lado do caudaloso Madeira, são innumeros os lagos, na região comprehendida entre Santo Antonio e a sua fóz.

Na margem direita são conhecidos o *Periquito*, em cuja bocca se acha o estabelecimento denominado *Boa Hora*, o lago *Abelhas*, onde existem seringaes e cujo passo é difficil no tempo das vasantes; os lagos *Tambaqui*, *Salmão*, *Reis*, *Popunhas*, *Tres Casas*, *Santo Antonio*, *Mirity*, *Itapurú*, *Urapiara*, o lago grande *Muirassutuba*, *Mirity do Uruá*, *Maripuanã* (****), *Ipanaipuanã* (*****), *Marajá*, *Jacaré*, onde habitam os indios *muras*, *Carapanatuba*, *Mauaripito*, *Guajará* e o *Curupira*, em frente á ilha de Curicurituba.

Na margem esquerda conhece-se os lagos *Jatuarana*, *Mutuns*, *S. José*, *Capitary*, *Cunhianha*, *Colhereira*, *Muraré*, *Mirary*, *Pirahyba*, *Carapanatuba*, *Jurará*, *Acará*, *Baetas* (habitação dos indios *muras*), *Mergulhão*, *Jauary*, *Jurará Primeiro*, *Capanã*, *Capanã-miri*, *Jatuarana*, *Muirassuba-miri*, *Mataupiri*, *Genipapo*, *Supiá*,

(*) Onde vivem os terriveis *Parintintins*.

(**) Onde vivem os *Turás*.

(***) Onde vivem os *Mundurucús*.

(****) Quer dizer em lingua geral — lago Maria.

(*****) Quer dizer em lingua geral — lago que apparece.

Chiadá, Tassihúa, Matamátá, Arauanacuara (*) *Arary, Trucanã, Axinim* e o lago *Sampaio.*

A maior parte d'esses lagos têm habitadas as suas margens por brazileiros e bolivianos, que se occupam da extracção da seringa ou borracha.

Ao longo do Madeira, muitos são os estabelecimentos existentes cujos proprietarios se occupam igualmente da industria extractiva da borracha.

Acima da freguezia de Canumã, na fóz do rio d'esse nome, está a villa de Borba, de que já me occupei. Entre essa villa e a de Manicoré, existem na margem direita varios estabelecimentos: *Retiro, Sapucaia-oróca, Vista Alegre, Jacaré, Marajá, Tabocal, Aripuanã, Boa Vista, Ipanapuanã, Mariapuanã, Maturá, Mataupiri, Atininga, Remanso.*

Entre o Marmellos e Santo Antonio, do mesmo lado existem: o *Mirity, Tres Casas, Popunhas, Parayso, Abelhas, Boa Hora* e *Santo Antonio,* ponto inicial da via ferrea.

Na margem esquerda destaca-se o *Rosarinho, Sampaio, Axinim, Trucanã, Autaz, Matamátá, Tássihúa, Alegrete* em frente á ilha das Aráras, *Santa Rosa, Chiadá, Acará, Supiá, Cachoeirinha, Paysandú, Vista Alegre, Capanã, Onças, Beijuassú* (passo difficil nas vasantes), *Jauary, Tyrol, Mergulhão, Baetas, Acará, Jurará, Carapanatuba, Jumas, Pirapitinga, Humaytá, Pirahyba, Purusinho, Mirahy, Muraré, Mutuns, Pasto Grande, Boa Esperança, missão de S. Roque, Assumpção, Mariuns, Belem* e outros que mencionamos na nossa viagem de Manáos a Santo Antonio.

(*) Em lingua geral — buraco de peixe.

O rio Madeira da sua formação até o rio Beni, corre o rumo NNO e do Abuná onde vem com o rumo N, corre para o Amazonas com o rumo NE, onde se lança á margem direita, mais ou menos 29 leguas abaixo de Manáos e 25 abaixo da confluencia do *Rio Negro* com o *Solimões*, e por conseguinte a 275 leguas da capital do Pará.

A sua correnteza é de ^{m},36 por segundo na fóz, crescendo até 1,^{m}8 e mais algumas vezes, como por exemplo quando começa a vasante, cuja corrente attinge a mais de 4 milhas por hora, por um declive de cerca de 0,44 por milha, ou ^{m},07 por kilometro e despeja no Amazonas, por segundo 6870 metros cubicos d'agua excessivamente barrentas.

Ilhas do rio Madeira

Uma	denominada	Capitaahy.
Uma	»	Urucurituba.
Uma	»	Sebastião.
Uma	»	Rosario.
Duas	»	Valentim.
Uma	»	Maracá.
Uma	»	Aximim.
Uma	»	Mangericão.
Uma	»	Guaiaba.
Uma	»	Trucaná.
Uma	»	Borba.
Uma	»	Guajará.
Uma	»	Guariba.
Duas	»	Mandihy, com 3000 braças.

Duas	denominadas	Carapanatuba.
Uma	»	Piprióca.
Uma	»	Sapucaia ou Jacaré.
Uma	»	José João.
Uma	»	Aripuanã.
Uma	»	Aráras, com 12.000 braças.
Uma	»	Uruá, com 4500 braças.
Uma	»	Mirity.
Uma	»	Genipapo, com 3000 braças.
Uma	»	Matapiri.
Uma	»	Murassutuba.
Uma	»	Mandichysinho.
Duas	»	Jacuaraná.
Duas	»	Onças.
Uma	»	Jurará.
Uma	»	Marmellos, com 4000 braças.
Uma	»	Uruapiára.
Uma	»	Baetas, com 9000 braças.
Uma	»	Muras.
Tres	»	Santo Antonio.
Uma	»	Pagé.
Uma	»	Periquitos.
Uma	»	Pirahyuára.
Uma	»	Pirahybas.
Tres	»	Arraias.
Uma	»	Flechas.
Uma	»	Jacaré.
Uma	»	Papagaios.
Uma	»	Abelhas.

Uma	denominada	Puncan.
Tres	»	Mirary.
Duas	»	Guaribas.
Uma	»	Mundihy.
Uma	»	Mutuns.

Total — Sessenta.

De Santo Antonio a Guajará-mirim, existem ainda innumeras ilhas, porém pequenas e sem denominação, excepção feita da *ilha da madeira*, ácima da cachoeira assim chamada, d'onde vêm a origem do nome do rio de que tratamos, visto accumularem-se ahi muitos páos que descem do Guaporé.

CAPITULO VI

Usos e costumes dos indios

Por muito que se tenha dito sobre usos e costumes das tribus que habitam as magestosas florestas do Amazonas, não ter-se-ha, decerto, escripto tudo quanto de curioso e interessante existe em suas crenças, seu modo de vida, seus contos e suas lendas.

Entre as tribus com quem tratamos, no rio Madeira, os costumes são geralmente semelhantes uns dos outros.

Os *Turás*, os *Aráras*, os *Matanaués*, no Aripuanã, os *Urupás*, os *Mundurucús*, os *Muras* e os *Maués*, são hoje, mais ou menos civilisados; praticam ainda o furto, mas, raramente o assassinato. Os *Acanga-Pirangas* (cabeças vermelhas), nas cabeceiras do Jamary e os *Caripunas*, no Jacy-paranã, esses são máos, astuciosos, ladrões e o que é peior, não poupam os brancos, desde que lhes seja possivel matal-os impunemente.

Os *Parintintins* são os mais ferozes e os que, mais terror infundem, por toda a região do Madeira, nas proximidades da fóz do rio Machado ou Gi-paranã onde habitam. Os moradores do Pasto Grande, pequeno povoado em frente á embocadura d'aquelle rio, quasi todos os annos são encommodados, a ponto de abandonarem o lugar por algum tempo.

Baldadas têm sido todas as tentativas, para chamar

esses barbaros á civilisação. Entretanto grandes expedições se têm realisado em perseguição e ataque aos *Parintintins*. E, graças aos *Mundurucús*, que de Canumã, a centenas de kilometros, vêm ao rio Machado dar caça a esses seus maiores inimigos, não soffrem maiores desgostos os moradores do Madeira.

Um carpinteiro americano de nome John, que esteve ao serviço de Collins e depois nosso operario, fez parte de uma d'essas expedicções e disse-nos que a feroicidade d'esses indios é apenas comparavel á do tigre. O exercito de ataque compunha-se de cerca de 200 homens bem armados e municiados; iam vingar a morte de alguns companheiros assassinados pelos *barbaros*, quando subiam o rio Machado, em commercio e exploração de seringaes. Os *Parintintins* foram surprendidos em pleno festival, em honra ao feito brutal. Ao son das trompas selvagens, banqueteavam, saboreavam as carnes d'aquelles infelizes. O Tchaua (chefe) da tribu, empunhando a cabeça de um dos assassinados, um empregado do Sr. D. Santos Mercado, espetada em um páo, excitava os seus commandados a novas scenas de sangue e antropophagia. Foi n'essa occasião que um cento de ballas cruzaram o recinto da bacchanal e deixavam estendidos muitos dos crues foliões. Apezar de atacados de improviso luctaram e só depois de renhido combate se decidiram pela fuga. Foram capturados algumas creanças e um ancião. As creanças succumbiram, de hypochondria, dias depois. Quanto ao octogenario é impossivel descrever-se a sua feroicidade: amarradas as mãos e ameaçado de castigos ainda assim foram inuteis as tentativas de fezel-o caminhar; se alguem se lhe approximava rugía e com os dentes parecia querer devorar seus innimigos: foi mister abandonal-o.

Conhecemos um unico caso de conversão n'essa tribu : uma mulher, que vive em casa de um seringueiro do Madeira, e essa por ter sido apanhada em tenra idade.

Os *Acangas-Pirangas* têm flechado muitos brancos e entre elles citaremos o empreiteiro Collins, na occasião que se banhava em um *igarapé*, onde mais tarde foi igualmente o banheiro dos nossos camaradas e companheiros.

Dos *Caripunas* conta-se um grande numero de actos de selvajeria. Inda ha poucos mezes (17 de Dezembro de 1882) como já ficou dito em outra parte, assassinaram traiçoeiramente José Maciel, negociante de Matto-Grosso, e a 14 dos que o acompanhavam.

Entretanto não poucas vezes têm esses indios auxiliado os brancos no transporte de suas mercadorias, pelas cachoeiras do alto Madeira, no lugar denominado Tres Irmãos. Acreditamos mesmo que os Caripunas e os viajantes da Bolivia e da provincia de Matto-Grosso, vivem em continuas represalias.

Em Maio de 1883 grande numero de negociantes bolivianos, seguidos de 250 indios das tribus *Baure* e *Mojos*, subiram as cachoeiras e ahi n'essa, a dos Tres Irmãos, atacaram os Caripunas em muito menor numero, fazendo-lhes muitas victimas e prisioneiros. Esse acto menos digno de homens civilisados, deu causa a que os indios não quizessem aparecer ao nosso 1º engenheiro quando ahi esteve, apezar de muitos presentes que deixara na praia, no intuito de inspirar-lhes confiança.

O nosso amigo o engenheiro Alexandre Haag, denodado explorador, que atravez de mil perigos e inexcediveis soffrimentos fez a travessia para o Pacifico pelo Madeira, onde d'elle nos separamos em Junho d'esse mesmo anno, foi atacado pelos Caripunas, de cujo encontro guarda hoje triste e dolorosa recordação na cicatriz de uma flechada com que o feriram.

De todas as tribus que citamos, duas unicas são decididamente guerreiras: a dos *Mundurucús* e a dos *Parintintins*, inimigos irreconciliaveis. Si n'estes

abundam a força e a robustez, brigando já com o *tacape* (cacete de quinas) já com o *mira-pára* (arco) e flecha, n'aquelles sobram a coragem e agilidade, que vae ao ponto de apanharem as flechas que lhes são arremessadas.

Além d'esses existem outros instrumentos de guerra de que esses e outros indios se servem; entre elles citaremos o *curabi*, a *zagaia*, o *tangapema*, o *ciudatú*, a *zarabatana*, a *tamarana* e o *murucú*.

A flecha, porém, é a arma de que geralmente mais se servem quer para a caça, quer para a guerra.

Abrimos espaço para a descripção que d'estes instrumentos faz o illustrado conego Bernardino de Souza:

« Ha tres especies de flechas usadas na guerra, diz Gonçalves Dias, *uagike comm*, a harpoada; *uagike méran;* e ha outra para caça de animaes menores, *uagike-bacamnumok*. A primeira têm a ponta alongada ou eliptica, feita de taquara; tostam-n'a para ficar mais dura e a raspam e aparam para que fique cortante como faca, e a ponta fina como agulha. O animal ferido d'ella, sangra muito, porque um dos lados é concavo. A ponta da flecha harpada, que tem pollegada ou pollegada e meia de comprimento, é feita de páo d'arco ou de *airi*. E' fina e muito aguda. Tem oito ou dez harpéos, e se emprega na caça de animaes grandes e pequenos e tambem na guerra. A sua ferida é perigosa, por ser de difficil extracção.

« As flechas da terceira especie são obtusas e matam por contusão: tomam para isso uma vara que tenha tres ou mais nós, formando como um botão de que fazem a extremidade da flecha.

« Para dar mais força ás primeiras, untam-n'as com cêra, passam-n'as ao fogo, para que penetre melhor e assim fazem tambem com os arcos.

« A *zagaia* é uma flecha alada, (*) contendo na ponta tres farpas hervadas, duas das quaes são postas obliquamente.

« O *curabi* é uma flecha pequena e curta, quasi sempre hervada. O indio bravio tral-a ordinariamente em punho.

« O *tacape* é um instrumento feito de madeira preta ou vermelha, de cinco ou seis pés de comprimento, com uma rondella ou móca na extremidade, da grossura de uma pollegada no meio, aguçada na ponta e cortante como um machado.

« A *tangapema* é uma especie de espada ou alfange de que se serviam nos sacrificios.

« A *tamarana* é um páo faceado, de quatro lados oppostos e iguaes, porém mais grossos em uma das extremidades a que punham franjas de algodão e outros ornatos. »

Baena descreveu-a do modo seguinte: « A *tamarana*, assim como o *cuidarú*, é uma especie de clava de cinco palmos de comprimento, chata, esquinada, de duas pollegadas de largura e mais grossa para uma das extremidades.

« O *cuidarú*, é uma arma curta, a modo de clava, chata, esquinada, de quatro palmos de comprimento e tres a quatro pollegadas de largura: E' mais grossa para uma das extremidades, e feita de madeira rija, quasi sempre de páo vermelho.

« O *murucú* é a mesma arma, feita de igual madeira, porém, em ponto maior, para ser brandida com ambas as mãos. Costumam golpeal-a, de modo que ao entranhar-se, se quebra na ferida.

« A *zarabatana* ou *esgaravatana* é uma das armas mais terriveis e certeiras de que se servem os indios: dentro do tubo interior introduzem uma pequena setta

(*) Enfeitadas com pennas de passaros.

hervada de paxiuba *(huamiri)* e na extremidade superior da setta enrolam um pouco de sumaúma ou algodão, de modo que feche hermeticamente o orificio do cylindro e offereça tal ou qual resistencia ao ar, para ser expellida com mais violencia. »

Com o Exm. Dr. Paranaguá, vimos um instrumento destinado ao fabrico das flechas denominado *Tsauanacá*, dos indios *Aoaquis*, do rio Uranicapará, assim como as luvas dos indios *Maués*, onde se collocam as formigas para as provas que precedem ao casamento do indio, conforme dizemos com relação aos Mundurucús

O Tchaua dos indios *Maupés* usa pendente ao pescoço uma pedra imitando o marmore branco, da fórma de um charuto, a que chamam *Tchauaitá*, (*) cujo furo é feito com o talo da Pacova-Sororóca (bananeira) gastando ás vezes mais de 10 annos a concluir-se a operação.

Foi essa uma das mais importantes curiosidades que vimos no Amazonas.

A commissão remetteu para o Museu Nacional duas d'essas famosas pedras, cuja acquisição lhe foi muito difficil.

Os *Mundurucús* em suas *malócas* vivem como que de promptidão, têm sempre dia e noite sentinellas, arsenaes, rondas, etc.; têm sempre turmas occupadas em preparar as armas, flechas, instrumentos de guerra e outros objectos necessarios ás suas *maramunhãs* (guerras). Estes como os Parintintins occupam-se igualmente com a agricultura: plantam o milho e a mandioca.

Estes são claros, de alta estatura, robustos e ferozes; aquelles são baixos, escuros, musculosos e doceis. O dedo grande do pé esquerdo é completamente separado dos outros pela continuação de collocarem ahi a ponta do

(*) Pedra do Rei.

arco, quando o armam para o tiro de flecha. São em geral amigos dos brancos, e não consta que tenham assassinado algum, sendo crença de muitos, que essa dedicação e amizade existente para com os civilisados, data de um tratado de paz e alliança feito com os antigos governadores do Pará, como já tivemos occasião de dizer.

Os *Turás* e as outras tribus citadas, são indolentes e tristonhos, mas são habeis caçadores e pescadores.

A um d'elles vi atirar a flecha por elevação, com admiravel certeza.

Estava elle á prôa de uma canôa; a alguma distancia fluctuava uma tartaruga; o indio entesou o arco para o ar e atirou a flecha, que se foi cravar certeira no pescoço do animal. Quando vão a pesca, levam na canôa toda a familia, os animaes domesticos que possuem, a sua roupa e até os objectos de que servem-se para coser os alimentos.

Em certas épocas do anno, quando as tartarugas vão á praia á desovar, approximam-se d'ellas, pelo lado de traz, e viram-n'as em quantidade sufficiente para muitas semanas. A tartaruga assim virada de ventre para o ar, conserva-se immovel até o dia em que a têm de comer. Chamam-lhe o boi do Amazonas porque é com ella que se alimenta toda a população d'aquellas regiões.

Os ovos da *Tracajá* (uma de suas multiplas especies) são muitissimo apreciados.

Nos mercados de Belem e Manáos as tartarugas são vendidas aos quartos, bem como a carne do Jacaré. O preço de uma tartaruga varia de 5$000 a 10$000, e ás vezes mais.

Nos usos e costumes d'essas diversas tribus, alguns são verdadeiramente originaes, outros comicos, outros de origem supersticiosa, são comtudo uteis e se prendem a certos preceitos de hygiene. Nós os praticamos por conselho d'esta, elles por uma crença, ou por superstição.

Entre esses indios é crença que a mulher, em certa

época do mez, não deve banhar-se nos lagos, nem nos rios, porque se o fizerem a fada *Auiára*, as leva para o abysmo.

A que é infiel ao marido, é seduzida pelo *botto* (peixe) em fórma de homem, que depois de gozal-a a deixa para o *Jurupary-taráca* que em figura humana a devóra.

Quando o lugar em que habitam se torna epidemico, fazem grandes defumações pela lua-nova, com cascas de Cupaúba, com timbó, ossos de Jaboty e da cobra sucurujú. Queimam tambem em quantidade pedaços de Iruçú (especie de cortiço d'abelhas, apegado a grandes arvores).

A coruja passa por agoureira ; grasnando junto á *taba* (casa), é signal de que vae morrer pessoa da familia. Se, porém, passam patos do matto por cima da casa é aviso de proxima visita de pessoas de consideração.

O passaro a que chamam *Acauam*, cantando tres dias seguidos junto á *malóca*, é prenuncio infallivel de grandes desgostos ou epidemias. N'essas occasiões depositam nos pótes d'agua, da que bebem, pedaços de caferana misturados com casca da castanha-sapucaia.

Quando querem ser visitados por pessoas a quem dedicam affeição, enterram o Uirapurú (passaro) em frente á casa. Esse passaro é difficil apanhar, mas é tão mavioso o seu canto que o julgam com propriedades especiaes em materia de amor. Acreditam os indios que quem o tiver vivo ou morto é querido pelas mulheres.

Com cauda do macaco *Acutipurú*, depois de secca, e um pouco de cinza de *Aracuam*, fazem uma beberagem a que dão a propriedade de remedio infallivel para as infelicidades.

Os Parintintins, os Urupás, e os Prihahams abreviam os dias de existencia aos enfermos quando convencidos de estarem atacados de molestia incuravel.

Submettem os doentes as mais estravagantes prescripções dos *Pagés* (curandeiros) certos de que esses

entes estão em relações de amizade com os *Sacácas* (espiritos religiosos que conhecem todas as enfermidades).

Quando começa o tempo das aguas, fazem elles grandes festas, das quaes as mulheres são excluidas por oito dias. N'esse tempo os homens adoram *Tupana* e invocam-n'o pedindo-lhe graças. Findo este praso, Caxiri e outros fermentados são bebidos em quantidade, ao som de instrumentos infernaes ; as mulheres associam-se ás festas e na mais hedionda orgia passam elles mais outros tantos dias, em que a comida, a bebida e a mulher são de todos ; cada qual toma a que quer.

Entretanto, algumas tribus, como a dos Mundurucús, Maués e outros menos barbaros, não têm igual conducta em seus festins.

Os folguedos e divertimentos entre os *Turás* e outros mais ou menos civilisados, são feitos em honra a S. Thomé, nas proximidades do natal. Estes que assim procedem, o fazem por tradicção, mas sem a minima convicção christã. E' isso apenas um legado de seus antepassados que viveram com os missionarios jesuitas.

Duas mulheres, das mais idosas, seguram um grande arco enfeitado de folhas e flores silvestres, e da frente da tribu percorrem a *malóca* entoando canticos á mãe de Deus :

Itá comoti pôpé, miassacanga
rerassú cimitanga opé.
Santa Maria cuhan puranga
uemimbira oiré, oicú pôpé. (*)

Entre todas as tribus as guerras são precedidas de grandes festas, em que imploram o poder e a protecção de *Tupana* (Deus).

(*) Em póte de pedra foi baptisado o menino Deus. Santa Maria é moça, boa e bonita, assim como é seu filho.

Depois do combate, os vencedores fazem grandes fogueiras e vestidos de gala, enfeitados de pennas e plumas assistem a immolação dos prisioneiros. A' roda da fogueira estão somente os homens, e ao toque fatal do *Turé* (instrumento de guerra, especie de trombeta), são trucidados os infelizes captivos.

Os *Urupás* usam de senha para reconhecimento uns dos outros, que habitam *malócas* diversas. Ao avistarem-se dous desconhecidos, ambos devem bater na testa e pronunciarem as palavras *Uirini-putera* (flôr de guerra). Isso dito gozam de reciproca confiança.

Todas essas tribus, quando longe do contacto dos *Caria* (brancos) como lhe chamam, têm a mesma conducta com relação aos seus que morrem.

Os cadaveres são mettidos em pótes de barro, com os pés e mãos atados e com o rosto para o lado do nascente. Junto ao morto depositam suas armas e fructos de toda a especie.

Concluido o enterramento, como complemento do ceremonial entram os aborigenas em um grande festim onde bebem em quantidade o *Caxiri* e o *Caissuma*, bebidas fermentadas, preparadas com mandioca e outras raizes e a que dão elevada estima.

Os *Mundurucús* inflingem áquelles que se querem casar as mais severas provas e estravagantes torturas. Ao indio que pede a noiva em casamento é applicado um apparelho de palha trançada, cheia de formigas *tocandeiras*, ao braço direito, sendo o desgraçado mordido por espaço de seis horas. Se antes d'esse praso a dôr o forçar a arrancar do braço o apparelho, é impossivel a união: não podendo suportar o mal das formigas, tambem não poderá defender a mulher da cubiça dos estranhos.

Muitas tribus servem-se da mulher para conduzir as flechas durante o combate, e as bagagens durante as viagens.

O indio em geral adora as bebidas alcoolicas sobre tudo a aguardente. Por um copo d'ella, dão de bom grado o que se lhes peça.

Tivemos occasião por mais de uma vez de conhecer o quanto a apreciam. Sendo-lhes impossivel obtêl-a, visto não haver quem lh'a d'esse ou vendesse, trocavam borracha por vidros d'agua de Florida, que bebiam como ao mais fino e precioso vinho.

O indio é tão supersticioso que, convencido de um facto sobrenatural qualquer, ás vezes o conta como que passado comsigo mesmo.

Um ancião de cerca de 100 annos, da tribu dos muras, de nome *Mandú-Matim*, morador no lugar denominado Autaz, junto ao lago Auassú, narrou ao capitão Ferraz, antigo seringueiro do rio Madeira, o seguinte conto:

Estando um dia banhando-se com sua mulher e um filhinho, no referido lago, appareceu-lhe uma fada que os levou ao fundo, onde passaram oito dias, visitando seus palacios e riquezas.

Apezar de todas as seducções recusou continuar n'aquella morada, onde foi forçado a deixar o filho, vindo com sua mulher, que falleceu dias depois.

Alguns annos mais tarde appareceu o filho com a propriedade de curar todas as enfermidades. Em sua companhia viveu ainda alguns mezes, até que um dia levou-o á beira do lago, ahi se despedio e entrando na agua, desappareceu para sempre.

Se por um lado devemos lastimar a vida selvagem, anomade que passam os indios no seio das florestas, cheia de privações, comendo da pesca e da caça, não menos nos devemos entristecer, senão mais doer-nos da sorte d'esses infelizes quando civilisados, mas entregues á ganancia de uns modernos selvagens, exploradores torpes do trabalho alheio, que infestam a provincia do

Amazonas em busca de fortuna, a troco da mais ignobil conducta.

Vamos agora tratar dos soffrimentos do indio civilisado e do seu captiveiro.

Antes d'isso, para finalisar este capitulo, daremos algumas phrases e palavras da lingua geral e que é usada, mais ou menos modificada, pelos indios com quem tratamos em nossa permanencia no valle do Madeira:

Amãna.................... — Chuva.
Apgaua.................... — Homem.
Apucui.................... — Remar.
Apucuitá.................... — Remo.
Caria.................... — Branco.
Caria-puchy.................... — Branco máo.
Caria-puranga.................... — Branco bonito.
Cuiamucú.................... — Moça.
Cunhã.................... — Mulher feita.
Coarassy.................... — Sol.
Camicháo.................... — Camisa.
Curumi.................... — Menino.
Curumi-mirim.................... — Creança pequena.
Curumi-assú.................... — Creança crescida.
Caá.................... — Matto.
Chaputare.................... — Querer.
Cirura.................... — Calça.
Curutê.................... — Depressa.
Emunhá.................... — Accender.
Emunhá-tatá.................... — Accenda o fogo.
Emué.................... — Apagar.
Êa.................... — Arvore.
Êquêre.................... — Dormir.
Êquêre icó.................... — Elle está dormindo.
Êquêre putare.................... — Elle quer dormir.
Epaco.................... — Accordar.
Epaco ãn.................... — Accorda já.
Euatá.................... — Anda.

Euatá-curutê............... — Anda depressa.
Emão...................... — Comer.
Jácy...................... — Lua.
Iassuana.................. — Vamos-nos embora.
Iassucuretê............... — Vamos-nos depressa.
Iassu..................... — Ir.
Iassu iama-ô.............. — Vamos comer.
Iorô...................... — Bocca.
Iuá....................... — Braço.
Igara..................... — Canôa de casca de páo.
Igarapé................... — Caminho de canôa, riacho.
Iumacy.................... — Fome.
Iumacy-icó................ — Está com fome.
Ichê...................... — Eu.
Iuê....................... — Tu.
Malóca.................... — Povoação.
Maramunhã................. — Guerra.
Mirá-pára................. — Arco.
Muameron.................. — Já pario.
Mendare................... — Casar.
Mendare-ussú.............. — Casamento grande, festivo.
Macy...................... — Doente.
Macy-icó.................. — Está doente.
Macy-retê................. — Está doente muito.
Muruchaua................. — Presidente, governador de muitos.
Muruchaua ité............. — Imperador, governador de todos.
Muirá..................... — Páo.
Mucana.................... — Arma de fogo.
Mucaua cui................ — Polvora.
Maricuré.................. — Caça assada.
Manhá..................... — Mãe.
Si manhá.................. — Minha mãe.
Mú........................ — Irmão.
Si mú..................... — Meu irmão.
Nambi..................... — Orelha.
Nepó...................... — Mão.
Oca....................... — Casa.
Pú........................ — Pés.

Paranã........................ — Rio.
Pirá........................ — Peixe.
Piranga........................ — Vermelho.
Puranga........................ — Bonito.
Pirapetinga........................ — Peixe branco.
Petú-ú........................ — Descançar.
Petú-ú chinga........................ — Descançar um pouco.
Puraquê........................ — Trabalhar.
Pétima........................ — Fumo, tabaco.
Pirãnha........................ — Thesoura.
Pá-í........................ — Pai.
Recô........................ — Ter.
Raíra........................ — Filho.
Raíra Si raíra........................ — Meu filho.
Supí........................ — Sim.
Sessá........................ — Olhos.
Sáua........................ — Cabellos.
Sapeiá........................ — Partes genitaes nasculinas.
Sacunha........................ — Membro viril.
Samatiam........................ — Partes genitaes femeninas.
Sapatú....,........................ — Calçado.
Tapi-ira........................ — Gado.
Tima-an........................ — Não.
Tima-an chaputare........................ — Não quero.
Taina-mirim........................ — Creança de peito.
Taina manha........................ — Mãe da creança.
Tuiuê........................ — Velho.
Tuiê retê........................ — Muito velho,
Tchauamirim........................ — Principe.
Tchaua........................ — Chefe.
Tahen........................ — Dente.
Tchiú........................ — Nariz.
Tetimã........................ — Perna.
Tapaiãna........................ — Preto.
Tapuio puchy........................ — Máo.
Uauãna........................ — Fugir.
Urucú........................ — Fructa vermelha.
Uaimi........................ — Velha.
Uaimi-retê........................ — Muito Velha.

Uitupucú .... — Estirão, longe.
Umanuara ... . — Já morreu.
Uamipóra.................... — Brinco.
Uruá......................... — Buso.
Uara-á...................... .. Barba.
Iepê .... — Um.
Mocõe....................... — Dois.
Mussapê .... — Tres.
Aicó cunhá taina itá sôaqué.. — Olha uma mulher com umas creanças ao pé.
Emaõ curutê................. — Come depressa.
Cunhá puranga chinga....... — Aquella mulher é um tanto bonita.
Ecuana emunhá eá neremiõ.. — Vá já fazer nossa comida.
Chaputare ú................. — Quero beber agua.

A lingua fallada pelos indios bolivianos, com quem estivemos em contacto, é completamente diversa; bastando para proval-o estas poucas palavras:

Di.......................... — Deus.
Miskirï..................... — Pequeno.
Tchanga..................... — Grande.
Hiãte....................... — Fogo.
In .... — Agua.

CAPITULO VII

Trafico de indios

Data de longos annos a pratica do hediondo crime de reduzir os indios á escravidão.

O processo usado n'aquelle tempo era apenas mais barbaro que o de hoje.

Outr'ora organisavam-se expedições, que tinham por fim escravisal-os á força, e a esse acto chamavam *descimento dos indios.*

A esse respeito, diz o conego Bernardino na segunda parte do seu livro denominado *Commissão do Madeira:*

« Entravam as *bandeiras* (expedições) em seus rios, assaltavam suas *malócas,* intimavam-lhes rendição, percorriam as mattas, como se fizessem uma caçada de homens, atiravam sobre os que recusavam submetter-se e captivavam os outros, a pretexto de civilisal-os.

« Curral—*caiçára,* em lingua indigena—era o nome affrontoso que davam ao lugar em que eram depositados como mercadorias, como animaes, os infelizes filhos das selvas para serem depois vendidos como escravos. Ainda hoje conserva, como vivo testemunho d'esse trafico vergonhoso, o nome de *caiçára* uma povoação do Solimões, porque para alli eram levados os indios escravisados no rio Juruá.

« Tal foi o meio de que se serviram esses primeiros

exploradores das mattas do Amazonas, para attrahirem os indios ao *beneficio da civilisação!*

« Felizmente a carta de lei, datada de 6 de Junho de 1755, abolio semelhante commercio, até então considerado muito legal, e declarou os indios do Pará e Maranhão isemptos de toda a escravidão.

« Esse reconhecimento dos direitos sagrados de tantos milhares de homens, essa lei santa e humanitaria, que vinha pôr cobro a tantas scenas de atrocidades e violencias, é representada pelo grande ministro de D. José, por esse homem extraordinario, que se chamou Sebastião José de Carvalho e Mello, depois Marquez de Pombal. »

Hoje não se organisam já expedições para esse fim, mas os negociantos ambulantes que em batalhões penetram pelos pequenos rios a commerciarem com os indios, não poucas vezes dão lenços, córtes de chita e outras bugiarias em troca de creanças indigenas que *cedem* a outros nos grandes centros povoados.

Muitos seringueiros igualmente os ajustam nas *malócas*, e o que é mais nas proprias *missões*, para o serviço da extracção da borracha, reduzindo-os depois ao mais cruel captiveiro.

Era nosso mais ardente desejo desenvolver aqui larga e justa exposição de todos os horrores d'essa hedionda piratariа, entretanto a exequidade de espaço no nosso modesto livro nos força a limitar o numero de acontecimentos, que podiamos citar em defesa d'esses infelizes perseguidos.

Contentamo-nos pois em repetir o que dissemos em uma publicação feita na *Gazeta de Noticias*.

Ao illustrado redactor e proprietario d'esse importante orgão da imprensa fluminense, dirigimos a seguinte carta, que, sob a rubrica—Questões Sociaes—dignou-se fazer publicar em seu conceituado diario. N'ella estão

consignados alguns factos, que por si só bastam, para que os poderes publicos comprehendam a necessidade de quanto antes adoptar medidas tendentes a fazer um ponto final n'esse vivo attestado do atraso em que vivemos:

« Sr. redactor.—Agora que se debate com calor e enthusiasmo na imprensa, no parlamento e na tribuna popular, que os representantes de todos os credos politicos, assim como os abolicionistas os mais esforçados, que clamam pela prompta e immediata extincção do elemento servil, e aquelles que, o sendo igualmente, pois não posso admittir a existencia de esclavocratas na America, e aquelles, digo, que pedem a abolição gradual sem prejuizo dos interesses da nação; agora que uma provincia inteira conseguio gloriosamente a substituição do trabalho escravo, que outras esforçam-se por imital-a, já conseguindo em seus orçamentos verbas especiaes para manumissões, já organizando-se associações abolicionistas, agora pois me parece a occasião mais opportuna para vir pedir a V. Ex., cujos sentimentos humanitarios são por demais conhecidos, se digne abrir espaço entre as columnas do seu conceituado jornal, para que eu possa da obscuridade em que vivo, levantar um brado em favor de um grande numero de infelizes, verdadeiros escravisados.

« Não é, decerto, a causa do negro pela qual pugno: d'esses escravisados pela pirataria de épocas longinquas, que infelizmente constituem hoje uma propriedade legal, e para bem dos quaes, outros que não eu, de maiores conhecimentos e competencia, pedem incessantemente as precisas medidas do poder legislativo: não, não é d'esses: fallo dos indios, d'esses americanos livres como as brisas que embalam as suas *maqueiras*, como as florestas em que habitam, como as aguas precipites que regam suas plantações.

E' em favor d'esses infelizes, para quem peço, não

que nossas leis os libertem, mas justiça, execução das que já existem, pelas quaes se lhes deve manter a liberdade, dando-se-lhes aldêamento, alimentação, religião, pelas quaes cumpre civilisal-os e tornal-os uteis cidadãos.

« O captiveiro do negro do sul do imperio é uma vida de paraiso em relação ao dos infelizes indios no alto Madeira, onde, por infelicidade, pessoalmente observei e no Purús, onde me informaram ser o mesmo.

« O escravo do sul, mesmo em serviço do mais descurado senhor, tem as suas tres refeições diarias: come carne; quando doente, tem medico, medicamentos e diéta; tem o fruto de seu trabalho aos domingos e dias santificados, e tem roupa para cobrir a sua nudez, e mesmo para preserval-o dos rigores da inverno.

« E sabe V. Ex., Sr. redactor, de que modo é tratado o indio no alto Madeira?

« Decerto vou horrorisal-o, mas é a verdade:

« Em certa época do anno, seguem os *negociantes* (nome original!) para a Bolivia, onde, no Beni, no Mamoré e outros rios, *contratam* á força, 200 e mais indios, geralmente *Mojos* e *Baures*, vestem-os com uma camisola a que chamam *typoi* e começam a longa e perigosa jornada atravez das cachoeiras do Madeira, e durante o trajecto alimentam o infeliz escravisado unicamente com *xibê*, isto é, dão ao indio farinha de mandioca amarella, que a tomam feita em papa com agua fria.

« Aos *seringueiros* (proprietarios de arvores da borracha) moradores e estabelecidos pelas margens do rio, vão elles os *cedendo* aos bandos, mediante certo numero de *pesos plata*, a titulo de *despezas de viagem*.

« O novo proprietario contrata o indio por 5 ou 10 *pesos*, 10$ ou 20$ mensaes, que, na phrase popular, lhes são pagos em tres prestações: *tarde*, *mal e nunca*.

« O seringueiro tem sempre uma casa de negocio,

sortida especialmente de caixas de musica, gaitas, chitas, lenços encarnados, garrafas d'agua de Florida, que, na falta absoluta de bebidas alcoolicas, bebem-n'a como se fôra aguardente.

« O indio ahi se fornece d'essas inutilidades até o limite de seus honorarios; isto é, tendo comprado uma calça, uma camisa e um chapéo, está elle esgotado por muito tempo.

« Na época da borracha, sai o infeliz pela manhã para o serviço, convenientemente *nutrido* com o *xibê* e alguma caça que pôde apanhar, e até á 1 hora da tarde tem recolhido para o proprietario leite de seringa correspondente a 10, 12 e até 15 kilos de borracha, que, vendida de 4$ a 4$800 o kilo, dá de 30$ a 70$ por dia.

« Se adoece a ponto de lhe ser impossivel absolutamente trabalhar, se lhe fornece uma caixa de pilulas do Dr. Carper, e n'isso se resume todo o tratamento.

« Se commette algum delicto (o maior de todos é não poder trabalhar), é amarrado e barbaramente açoutado.

« O infeliz com as carnes retalhadas e ainda sangrando, vai ao *senhor* agradecer por estas textuaes palavras:

« *Vengo le dar las gracias, señor! Que Dios se lo pague. Mañana voy a trabajar!* »

« Tudo isso é simplesmente horrivel, mas é a verdade!

« N'esse gosto trabalha o infeliz muitos annos, e se um dia quer passar-se para o seringal de outro individuo, é preciso que este pague ao primeiro *proprietario a divida* (!!!) do indio, nunca menor de 300$ ou 400$, e não poucas vezes attingindo a contos de réis.

« Note-se que a divida está sempre na razão do trabalho do indio. Se este é optimo trabalhador, a *divida* é

enorme ; se ao contrario é imprestavel, invalido ou doente, o abandonam até.

« Para confirmação do que digo, basta apenas citar os tres casos que se deram commigo e com meus companheiros da commissão de estudos do Madeira e Mamoré.

« Como é sabido, tinhamos grande necessidade de braços para o trabalho.

« Ao chegarmos a Santo Antonio, apresentou-se-me um homem de côr (e esse não era indio; era cearense e de nome Manoel Joaquim de tal) que pedia trabalho na commissão, sendo admittido pelo engenheiro em chefe.

« Mais tarde, porém, pelo Sr. João Alvares, morador do logar, fui intimado a pagar a divida de Manoel Joaquim, sob pena de não poder utilisar a commissão de seus serviços. No intuito de evitar conflictos, paguei o que dizia elle dever-lhe o infeliz, que nada possuia além de uma calça e uma camisa, e ter mais de anno de serviço para o Sr. Alvares.

« Esse homem indemnisou-me do que por elle paguei, suppria todas as suas necessidades, e é tão bom trabalhador, que ainda se achava ao serviço da commissão, quando d'ella exonerei-me.

« Outro caso: Ao nosso distincto medico o Dr. F. Betim Paes Leme apresentou-se um indio boliviano dizendo que desejava servil-o como seu creado. Annuindo a isso, o nosso companheiro, mais por compaixão do que por necessidade, teve que pagar ao *senhor* quantia superior a 300$000.

« Esse infeliz havia tres annos que trabalhava no seringal d'esse proprietario e veio para o poder do Dr. Betim quasi com as mesmas vestes que as do pai Adão no paraizo.

« O terceiro facto é doloroso descrevel-o, mas é um crime occultal-o.

« Apresentou-se no acampamento da commissão uma infeliz mulher, india *Mojo*, de 45 a 50 annos de idade, com um bocio enorme (papeira) pedindo trabalho.

« Pelo chefe da turma foi ella admittida para auxiliar as mulheres dos soldados occupadas no asseio do acampamento.

« Quando a turma seguia para o Jacy-paranã, foi exigida por um seringueiro ao nosso chefe, a entrega da india, a quem queria o intitulado *senhor* castigar pelo crime de fuga.

« O illustrado Dr. Pinkas, em resposta, declarou que, sendo ella livre, nada tinha que entregar; que a ella assistia o direito de fazer o que lhe approuvesse: voltar para o seringal ou continuar a servir no acampamento.

« Pois bem, tendo esse nosso distincto chefe resolvido recolher-se a Manáos, dispensou todos os trabalhadores, dando-lhes passagem até aquelle porto, onde deviam procurar outro emprego, e a infeliz india seguia os soldados, pagando ella mesma a sua passagem. Sabendo d'isso o seringueiro, veio a Santo Antonio buscar a india escravisada, e, como ella já estivesse embarcada, foi o commandante do vapor intimado pelo Sr. Alvares, subdelegado do rio Madeira, autoridade brazileira, em territorio brazileiro, para que entregasse a referida india.

« Cumprida a ordem da autoridade, fomos testemunhas das lagrimas afflictivas d'aquella desgraçada, que talvez succumbisse á terrivel sanha do desnaturado seringueiro.

« São esses e outros os motivos que, decerto, forçaram o governo boliviano a prohibir a immigração para o Brazil, obrigando os viajantes a depositarem uma certa somma por cada indio que dizem necessitar para o transporte de mercadorias pelo Amazonas, restituindo-a logo que apresentem o indio em seu regresso.

« Facil é comprehender-se o meio de que se servem esses novos vendedores de carne humana, para não per-

derem esse deposito:— certidão de obito falsa, e outros que só elles sabem.

« Presentemente, pois, que se procura colonisar o paiz e suavisar a vida do infeliz trabalhador escravo, e banir do imperio o hediondo elemento servil, é justo que o governo lance suas vistas para aquella immensa e opulenta região, regada hoje pelo sangue e pelas lagrimas de milhares de nossos irmãos.

« Urge severa punição aos malvados, e a devida protecção aos infelizes! »

CAPITULO VIII

A commissão nos trabalhos de campo

Santo Antonio assenta á margem direita do Madeira, onde demos principio aos nossos trabalhos, está aos 8° 49' 15" de lat. e 21° 29' 8" de long. do Rio de Janeiro.

Naturalmente por differença de ponto de observação as diversas latitudes, abaixo dadas não conferem exactamente:

Keller dá 8° 49' 4" de latitude.

Ricardo Franco e Ferreira e ainda José Maria Dalence e Palacios dão 8° 48' de lat. Sul.

Julio Pinkas em 17 de Abril achou 8° 49' 15".

A altura sobre o nivel do mar, Keller dá 61,m6 e Mathews dá 76,m8.

A sua distancia da fóz do Madeira, Keller dá 901 kilometros e Ricardo Franco (em 1780) dá 1033; pela navegação dos vapores da companhia do Amazonas essa distancia é de 525 milhas ou pouco mais que o calculo de Franco.

No momento em que chegamos existiam sete casas: uma grande quasi em ruinas, que servio de escriptorio e residencia dos americanos da empreza Collins, de madeira e coberta de palha, onde nós fizemos tambem escriptorio e enfermaria, dispendendo muita madeira e muitos operarios para pol-a em estado de prestar serviços; a outra, que servio de residencia do fiscal

d'aquella empreza, em tal estado se achava que desabou tres dias depois de nossa chegada; uma outra, antiga residencia da familia Collins, coberta de zinco, cujos esforços inauditos da parte de todos nós, fizeram-n'a servir para moradia do nosso 1º engenheiro; uma outra imprestavel absolutamente, antigo deposito da empreza; de dia para dia vai cahindo, pois todas ellas são de madeira de pinho.

Alem d'essas armações, que outro nome não podem ter, existiam a casa de Alvares & Leão, negociantes, uma outra que tambem a elles pertence e um armazem por acabar e que nos foram alugados por 50$, cada uma.

No dia 20 plantou-se com toda a solemnidade a estaca *Zero*, diante de todos os passageiros e pessoal de bordo do vapor *Cametá*, e muitos brindes foram erguidos na occasião.

Ilha das Pedras, na cachoeira de Santo Antonio.

Em nossos semblantes lia-se uma certa coragem, seja-me permittido o elogio proprio, mas é a verdade, uma coragem pouco vulgar em moços que abandonando o lar de suas familias, a uma distancia de mais de mil

leguas, affrontando todos os perigos aspiram unicamente um serviço ao paiz, com sacrificio não só de commodidades e bem estar, mas tambem da propria vida se assim preciso fosse.

No dia 21, partio o *Cametá*, pelas 10 1/2 horas da manhã.

Foi esse o nosso primeiro momento doloroso. O pessoal todo foi a bordo despedir-se dos companheiros de viagem e agradecer ao digno commandante João Leda Junior, as provas de consideração e attenção com que nos honrou durante o longo trajecto de Manáos a Santo Antonio.

Quando desamarrou o navio e singrou aguas abaixo, despedaçou-se-nos o coração!

Até aquelle momento as nossas arduas occupações nos impediram de pensarmos no isolamento. Os trabalhos do dia ainda nos trouxe sem as preoccupações da saudade; á tarde, porém, á hora do crepusculo, depois de acompanhar-mos tristes o sol a descambar na orla purpurina do horisonte, absortos, pensativos, como que encarregando-o de um adeos para áquelles que nos são caros, sentimo-nos tristes, subjugados pela mais dolorosa melancolia!

Vimo-nos sós, entregues a nossos proprios recursos, isolados do resto do mundo, separados da nossa querida capital, por uma barreira terrivel de mil e duzentas leguas por dous oceanos o mar e o Amazonas, e soffriamos sós, mudos, sem a coragem de accusar a dôr que nos dilacerava o peito! Saudades e muitas saudades!

A' noite evitavamos todos a conversação involuntariamente: fallavamos a linguagem intima do afflicto comsigo mesmo, sem um gemido, sem um queixume.

Uns deitados em suas barracas, outros em redes fóra d'ellas, todos pareciam prezar o silencio. Nem uma voz, nem um soluço. De quando em quando era esse

doloroso silencio quebrado por um suspiro que se casava ao cicio das auras; era o ruido surdo e perenne das aguas precipites da cachoeira magestosa que nos cercava; era o piar fatidico do mocho nas espessas florestas em roda do abarracamento; tudo o mais, silencio e trevas!

O pranto livre seria talvez um remedio, mas nós não podemos chorar! Aquelles que encaram calmamente os perigos de uma expedição d'estas não choram, embora se despedasse em crueis saudades! Nem uma lagrima lhes póde gottejar, embora a alma se dilacere em agonias profundas.

A' noite, augmentam-se as dôres e a natureza mesmo as favorece; avivam-se as lembranças felizes, despertam-se as tristezas! O pensamento illumina-se e o soffrimento é atrós. Tudo é silencio. Dormem aves, dormem féras, dorme a verdade, o riso, as chiméras, tudo é mudez e silencio, só não dormem Deus e o infeliz! Oh! dia horrivel e memoravel! Contemplavamos o firmamento e das estrellas faziamos as unicas confidentes do nosso padecer, dos nossos affectos e das nossas tristezas!

Tarde, bem tarde já, o somno, o abençoado somno, roubou-nos a consciencia. Que alivio!

No dia seguinte o festivo toque d'alvorada que o clarim fazia echoar pelas mattas, annunciava-nos uma doce compensação: a hora de começar-mos o cumprimento de um dever. A aurora despontava risonha como a felicidade. Os raios do sol se ostentavam já pelos limbos do Levante, e as multiplas aves em gorgeios maravilhosos mostrava-nos o explendor da natureza em toda a sua plenitude e perfeição.

E' que o repouso após tão grande fadiga de espirito, gerara um sentimento adoravel, se bem que proprio dos corações bem conformados, a resignação! Foi ella quem nos mostrou os encantos do despontar do dia, e as bellezas da creação.

No dia 25, domingo da Paschôa, o auxiliar João Martins da Silva, cahio doente com uma grande inflammação na bexiga (cystite).

No dia 26 pela manhã seguiram para a Bolivia alguns negociantes do rio Beni, entre elles um nosso companheiro de viagem D. Monasterio Soares, com cerca de 200 indios seus trabalhadores.

As 8 1/2 horas da noite chegou uma *igarité* mandada pelo tenente Francisco Agapito da Veiga, com alguns mantimentos e a noticia de que o cylindro da lancha nº 6, de seu commando, arrebentara.

Com uma barra de ferro e outros pequenos recursos de que pudemos dispôr, reinviamos a canôa ás 12 horas da noite, afim de leval-os áquelle official, que com a lancha se achava abaixo da ilha do Tamanduá, na parte do sul.

No dia seguinte á uma hora da tarde, avistou-se a lancha, que com o ferro que mandamos, pôde ser concertada.

Depois de inauditos esforços conseguimos contratar 14 indios da provincia de Matto-Grosso, que nos foram cedidos por um negociante d'aquella cidade, que se dirigia ao Pará e em sua ausencia nol-os cedeu; no dia 31 reunidos todos no abarracamento, fez-se uma photographia sob o titulo *Primeiro dia em Campo.*

A lancha sahio ás 3 horas da tarde com destino ao rio *Jauary*, em busca de indios que quizessem trabalhar comnosco.

No dia 2 de Abril installou-se o nosso escriptorio e começou rigorosamente o serviço da exploração por uma turma de cinco engenheiros, sob a direcção do intelligente Dr. Abel Ferreira de Mattos.

O auxiliar Martins, de todo restabelecido, passou a fazer parte d'essa primeira turma, assim composta :

Chefe, Dr. Abel Ferreira de Mattos; medico, Dr. F. Betim Paes Leme; engenheiros-conductores, Pedro Leitão da Cunha, no *transito;* Alfredo Indio do Brazil e Silva, no *nivel;* Alfredo de Freitas Reys, *contra-nivelando;* Candido Ferreira de Abreu, *tirando secções transversaes* e João Martins da Silva, *na corrente;* — 12 soldados e os indios de que ha pouco fallamos.

No dia 3 começaram as crueis sezões e outras enfermidades proprias deste ingrato clima, a ponto de, a 6, existirem doentes nove dos indios de Matto-Grosso, um creado do chefe, com febre biliosa e o auxiliar José Coelho Ferreira Junior.

No dia 7 chegou de volta a lancha, trazendo sete indios Turás da missão de S. Francisco para o nosso serviço.

Os doentes peioraram, e a febre de Ferreira declarou-se typhica.

No domingo, 8, fomos em companhia do tenente Agapito, Candido de Abreu, o pharmaceutico Paulo Daunecy e tres marinheiros em uma pequena *igarité,* subir a cachoeira de Santo Antonio. Tentamos fazêl-o pela margem direita, mas reconhecendo a impossibilidade passamos a margem esquerda, e de facto fomos até quasi ao fim. A correnteza extraordinaria quebrou as nossas forças e não podendo conseguir vencel-a, fomos por ella arrastados rio abaixo.

Descrever fielmente os perigos que ante nós se apresentaram, é quasi impossivel, pelo menos, difficil tarefa.

Quando a correnteza se apoderou da *igarité,* o tenente Agapito deixou escapar este grito: « Rema, senão estamos mortos! » Era, porém, impossivel! A canôa desfilou por entre as pedras e passou o *Salto* com vertiginosa carreira.

Não sabiamos da existencia do salto.

Finda esta horrivel passagem, ouvimos novo grito: « Rema que morremos nos Caldeirões »! Na verdade, jamais pensei ver esse abysmo horrivel a que chamam *Caldeirão.*

As aguas em certo ponto elevam-se como se se tivesse arrebentado um vulcão em baixo, e em seguida formam um roda-moinho enorme, profundo, ruidoso e horrendo.

E essa sepultura tremenda abrio-se a 5 ou 6 metros em nossa frente.

Rema! gritamos todos, pallidos e afflictos.

O tenente Agapito, na pôpa da embarcação soube manobrar o remo, que servia de leme, mas impossivel era já evitar o perigo! Rema! Rema! Ouvio-se. Era tarde, o Caldeirão estava a nossos pés. A canôa afundou um pouco, girou sobre si mesma tres ou quatro vezes e milagrosamente foi arremessada para fóra do buraco medonho!

Immoveis, tremulos não podiamos comprehender que estivessemos salvos!

Fomos atirados a uma ilha a que denominamos do *Perigo.*

O bello-horrivel d'esse episodio decerto nenhum de nós o quererá ver de novo. Vimos a cachoeira toda, assistimos ao espectaculo grandioso da carreira das aguas, passamos salvos por lugares nunca d'antes conhecidos, mas nunca, nunca mais desejaremos ser testemunhas de tão tremendos perigos.

No dia 9 existiam 22 doentes entre as 47 pessoas de que se compunha a commissão.

A biliosa (*) foi tratada entre nós, com pilocarpina

(*) Em todos os casos havidos attingio a febre a 41° e 42° de calor.

(0,05 para 200 grammas d'agua, uma colher de sopa de 2 em 2 horas) vomitivo:

Ipecacuanha—2 grammas e uma colher de sopa de 1/4 em 1/4.

Poção morphinada, clysteres, poção phenicada e quina na convalescença. Succedia sempre a bilis e intermittente. Empregava-se:

Bromidrato................	á á 0,50
Sulfato..................	
Valerianato.............	

A 10 cahio gravemente atacado d'essa terrivel molestia o auxiliar Mathias Pereira, que peiorou sempre até o dia 13.

N'esse dia existiam 33 doentes, sendo um, o engenheiro Indio do Brazil, dous auxiliares, 11 marinheiros e tres creados! A 14 melhoramram todos.

No dia 15, domingo, reduziram-se a 28 os doentes.

As 10 horas da manhã o auxiliar Martins, na sua barraca, limpando o seu rewolver, disparou-o, atravessando a bala o dedo indicador da mão esquerda.

N'esse mesmo dia resolvemos percorrer a localidade e examinar o material pertencente á empreza Collins e aqui deixado em abandono.

Junto ao porto, está inutilisada uma explendida locomotiva *Baldwin*, já sem o sino e o apito, completamente estragada. Machinas fixas para plano inclinado, para embarque e desembarque de cargas, armazens em ruinas, innumeras pilhas de trilhos Wignoles ainda bons, correame, carros de mão, alavancas, barras de ferro e de aço, rebiques, parafusos, moetões, cadernaes, encerados, ferramentas de toda a especie, wagonetes, rodas em eixos, carvão de pedra estragado, caixas de fumo já

pôdre, zinco em profusão, madeiras, pilhas de dormentes apodrecidos, tornos, bigornas, malhos, marretas, fio telegraphico, isoladores, etc.

A dous kilometros pela linha, existem as ruinas da serraria a vapor, alguns apparelhos telegraphicos, postes, etc., em completo estrago.

Pelo matto, a cada passo, se encontram vestigios : pás, enchadas, picaretas, carrinhos, tudo estragado !

Confrange-nos ver tantos e tantos contos de réis em perfeita perda, tanta somma de sacrificios sem resultados.

E' preciso que Collins seja dotado de uma fortaleza de espirito invejavel para que não tivesse enlouquecido quando foi forçado a abandonar esse bello principio da importante ferro-via Madeira e Mamoré. Luctando com a falta de recursos proprios do lugar, com o clima, com as terriveis enfermidades, aquelle distincto homem fez prodigios. Construio seis kilometros de linha e estudou mais de cem, cortou e aterrou cerca de vinte, isso em pouco mais de anno.

São incriveis os trabalhos feitos por aquelle heroico norte-americano, a despeito de todas as contrariedades.

No dia 16 existiam 28 doentes, e apezar d'isso, a primeira turma de exploração preparou-se para a mudança de abarracamento, estabelecendo-o no dia 18 para adiante do kilometro sete.

No dia 20 adoeceram o engenheiro Thomaz Cerqueira, com sezões, e o primeiro engenheiro Dr. Julio Pinkas, com gastralgia.

A' tarde veio do campo, tambem doente, o engenheiro Leitão da Cunha.

Anciosos desde o dia 17, esperavamos o vapor, que

por fim chegou no dia 24, trazendo a seu bordo o Dr. Braga Torres, chefe de secção e Damaso Pereira, conductor, que regressavam do Ceará e Maranhão, onde foram buscar trabalhadores para a commissão.

Vieram com um destacamento de 30 praças e um official do 15º batalhão de infantaria e 28 trabalhadores.

Houve geral contentamento com a chegada d'esse contingente de tropa e de operarios. O engenheiro-chefe em officio louvou a esses engenheiros pelo desempenho que deram á commissão que lhes foi confiada.

O governo imperial ao dar-nos militares para seguir-nos nos nossos trabalhos, teve decerto em vista pôr-nos ao abrigo das ordas selvagens, e ao mesmo tempo facilitar-nos homens para o trabalho: entretanto os soldados do 11º que comnosco vieram de Manáos, longe de auxiliarem-nos, eram como que um obstaculo ao bom andamento d'elles. Sempre doentes, ás vezes, verdadeiramente, outras vezes, por espirito de malvadez e preguiça, insubordinados, ebrios e indolentes, nada ou quasi nada, se podia obter d'elles como serviço.

O official que os commandava não era dotado do vigor e saude indispensaveis a trabalhos d'esta natureza, de sorte que não só deixava a soldadesca desenfreada ás ordens de um cadete, que pouco ou nenhum respeito tinha de seus commandados, como tambem por espirito de classe, era de uma tolerancia positivamente condemnavel.

Si por um lado repugna-nos escrever estas duras verdades com relação a uma fracção do exercito, porquanto terá naturalmente este livro de ser lido por estrangeiros, que podem mal ajuizar da nossa disciplina militar, por outro lado induzio-me a fazel-o, a vontade de prestar um relevante serviço á commissões identicas, que para o futuro possam ser organisadas, que, com o

nosso exemplo terão o cuidado de se precaverem com instrucções claras e terminantes sobre a materia.

No dia 28, sabbado, chegaram do campo doentes, os conductores Alfredo Indio do Brazil e Silva e Candido Ferreira de Abreu.

Foi para todos nós, esse dia, sobejamente doloroso. Indio do Brazil estava quasi paralytico e a sua voz antes vibrante e sonora, estava quasi extincta.

No dia 1º de Maio vieram ainda doentes os conductores Leitão da Cunha e Freitas Reys.

Na quarta-feira, 2, Indio do Brazil peiorou consideravelmente e o medico declarou impossivel a cura n'aquelle lugar, pelo que, resolveu-se que partiria pela lancha a vapor no dia 5.

Effectivamente n'esse dia, pelas 8 horas da manhã, embarcou-se o doente. Terrivel momento e desanimadora situação! O pessoal todo acompanhava a rede em que se achava o infeliz companheiro, com a maior tristeza. Lia-se no semblante de todos a profunda agonia que lhes ia n'alma.

Como que a advinhava-mos ser a derradeira vez que abraçavamos tão leal e distincto camarada, quanto bom e dedicado amigo.

Foi designado o auxiliar Mathias Pereira para acompanhar Indio do Brazil até a capital do imperio.

Embarcados na lancha a vapor, que conduzia ainda mais dous trabalhadores gravemente enfermos, seguiram aguas abaixo ás 9 horas da manhã.

No dia 10, o engenheiro Braga Torres começou a estudar a linha de Santo Antonio a Ponto Velho, onde incontestavelmente virá a ser o ponto inicial da construcção.

No dia 13 recebemos uma carta do 1º tenente Agapito, commandante da lancha, na qual nos informava

da morte de um dos trabalhadores que levava a bordo e das peioras sempre crescentes do nosso bom companheiro Indio do Brazil.

Na noite de 13 para 14 de Maio o acampamento da 2ª secção foi visitado pelos indios Acangas-Pirangas (*). Desde ás 8 horas da noite mais ou menos, que as sentinellas diziam ter visto vultos pelas mattas em redor. Ninguem, porém, quiz dar credito. Entretanto ás 2 horas da madrugada, ouvio-se a detonação de alguns tiros dados ao mesmo tempo. Alarmou todo o acampamento.

Foi então que se pôde ver os taes visitantes nocturnos, que corriam para a matta fazendo infernal alarido.

As sentinellas sentindo-os perto dispararam as armas para assim dispertar a todos, visto ignorarem quantos seriam a accommetter-nos.

O engenheiro Leitão da Cunha em companhia de dois soldados, embrenhou-se na espessa floresta a ver se conseguia fallar com os naturaes, mas foram baldadas as suas tentativas.

No dia 15, adoeceu o 1º engenheiro Julio Pinkas, de febre biliosa; á 1 hora da tarde desabou um medonho temporal, que botou por terra algumas das casas já em ruinas da empreza Collins e algumas arvores.

No dia 17 chegou a Santo Antonio o vapor *Cametá*, com a infausta noticia do fallecimento do engenheiro Indio do Brazil,

O tenente Agapito no dia 8, vendo que começava já a decompor-se o cadaver de tão chorado amigo,

---

(*) Cabeças-vermelhas.

puchou pela machina da lancha e conseguio alcançar a villa de Manicoré, onde sepultou-se o primeiro dos engenheiros da commissão fallecido no arduo cumprimento de seus deveres.

A commissão inteira, em officios que dirigio ás autoridades da villa, agradeceu do intimo d'alma as homenagens cavalheirosas que prestou toda a população de Manicoré ao illustre morto.

Ao dar-se á sepultura o corpo do finado, achavam-se no cemiterio todos os habitantes da villa.

O juiz municipal, o Sr. Queiroz, vereador, e outras pessoas cujos nomes ignoramos, foram prodigos na destribuição de favores ao tenente Agapito n'esse doloroso momento.

O *Diario do Grão-Pará* assim narrou este triste acontecimento :

« Os engenheiros da commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré têm soffrido, com poucas excepções, incommodos de saude, bem assim os trabalhadores recentemente chegados. A 5 desceu para Manáos a lancha empregada ao serviço da mesma commissão, com o engenheiro Dr. Indio do Brazil e Silva, gravemente doente de paralysia que o atacou em seguida a febre, talvez em consequencia de algum descuido ou facilidade ; foi acompanhando-o o Dr. Mathias, tambem doente, e mais quatro trabalhadores no mesmo estado, um dos quaes talvez tenha sido enterrado em viagem, segundo os receios que nos manifestou o digno commandante Sr. tenente Agapito.

« Em Santo Antonio têm estado doentes, sem gravidade, os engenheiros Freitas Reys, Braga, Leitão, secretario Mattoso, e Candido ; o chefe de engenheiros Julio Pinkas soffreu ligeiramente. Trabalhadores e soldados levantam-se uns e cahem outros com intermittencias.

« O chefe da commissão, Dr. Morsing, tem sido incansavel, assim como o medico Dr. Paes Leme, em assistir aos doentes com o tratamento e diétas e a attenção que reclamam as differentes classes de enfermidades endemicas na região encachoeirada. Deus permitta que cessem de prompto estas difficuldades que estão zombando da abnegação e esforço até o sacrificio, de que estão possuidos todos os obreiros que vieram levantar o traçado da ferro-via, que ha de vir a ser a mais importante do Brazil, e realizada que seja, não tardará em pagar ao paiz vantajosamente os sacrificios, por mais pesados que se tornem, que tiver de fazer para levar ao cabo tão levantado emprehendimento. »

A mesma folha notícia nos seguintes termos o fallecimento do engenheiro Indio do Brazil, a quem se referio o nosso communicante :

« Os valentes expedicionarios da commissão de estudos da ferro-via do Madeira e Mamoré acabam de soffrer a primeira perda.

« Falleceu no dia 7 do corrente, no porto da villa de Manicoré, o distincto engenheiro d'aquella commissão, Alfredo Indio do Brazil e Silva.

« Nós que saudamos enthusiastas aquelles generosos *pioneiros* da grandiosa obra, descobrimo-nos respeitosos e commovidos diante deste tumulo aberto logo á entrada do rio Madeira, como um marco eloquente a dizer ao viajante : que as grandes obras como aquella que elle irá porventura visitar — a estrada de ferro do Madaira e Mamoré — tambem tem os seus martyres.

« Indio do Brazil cahio como bom soldado, no campo da honra e do dever. Foi nos trabalhos da linha que adoeceu. »

No dia 17 adoeceu o nosso chefe Dr. Morsing e o seu estado foi declarado grave.

Além de 18 pessoas, trabalhadores e soldados que

se achavam na enfermaria em tratamento, estavam prostrados no leito o engenheiro-chefe, o 1º engenheiro, o engenheiro Thomaz Cerqueira e o auxiliar Coelho Ferreira.

No acampamento da 2ª secção acham-se doentes igualmente os engenheiros Freitas Reys, Damaso Pereira e alguns trabalhadores.

No dia 20 appareceu em Santo Antonio, um soldado de nome Pedro, que havia desapparecido a 17 do acampamento. O seu estado lastimoso, faminto, enfermo, de phisionomia cadaverica, entristecia a quantos o viam. Contou elle que embrenhara-se na matta com a espingarda carregada afim de matar um macuco. Atraz da caça correu alguns kilometros vendo-se no fim de duas horas completamente perdido. Caminhou sempre em busca do acampamento e nunca lhe fôra possivel retomar o caminho por onde havia seguido ao sahir da picada. Não deu tiros porque restavam-lhe duas balas e essas não queria perdel-as, por estar continuamente com vultos á vista e que lhe pareceram indios. Veio ter a Santo Antonio por ter ouvido o apito forte do vapor *Mauá*, que effectivamente chegou n'esse mesmo dia.

Aggravando-se consideravelmente o estado de saude do chefe da commissão, resolveu elle a conselho do facultativo, recolher-se a Manáos.

Entretanto o estado precario da saude de todos os engenheiros e operarios em sua maior parte gravemente doentes, a falta de pessoal, a exiquidade da verba votada para as nossas despezas, e mil outras necessidades imprevistas e urgentes, decidiram o illustre chefe da commissão a conferenciar com o presidente da provincia, já o tendo feito tambem com o 1º engenheiro, e resolver a sua prompta partida para a capital do imperio, onde exporia de viva vós ao governo, as medidas a tomar para a solução das grandes difficuldades, que privavam a marcha dos nossos trabalhos.

No dia 20 foi todo o pessoal examinado pelo medico da commissão, que declarou incapazes de continuar no serviço, além do chefe, os engenheiros Braga Torres, Damaso Pereira e Thomaz Cerqueira e o auxiliar Coelho Ferreira. Exonerados, a seu pedido, retiraram-se todos com o chefe, a bordo do vapor *Mauá*, que singrou aguas abaixo no dia 21.

A partida d'esses nossos bons companheiros, deixou-nos na mais profunda consternação, entretanto era preciso continuarmos no campo a desempenhar-mo-nos dos encargos que sobre nós pesavam.

Ainda assim, forçoso é dizer, como justa homenagem prestada ao zelo e dedicação de nossos companheiros, nenhum dos que ficaram sentiram desanimo; ao contrario, redobrou-se os esforços a ver se possivel era, realisar-se maior somma de trabalho.

O denodado explorador e intelligente engenheiro Alexandre Haag, que viera no *Mauá*, esteve alguns dias entre nós e foi testemunha occular dos nossos revezes, os quaes elle já previa pois havia trabalhado nas anteriores emprezas.

Esse mesmo engenheiro, que em 28 de Maio seguira para o Beni, em commissão do governo provincial do Amazonas, affirmou-nos que os peiores mezes, para molestias no alto Madeira, são de Junho a Agosto, durante os quaes, além das sezões, febres biliosas e paralysias, communs a todos os mezes, reina a dysenteria que, não matando, inutilisa por muito tempo os accommettidos. Esta informação, muitas vezes repetida, temo-la visto dolorosamente confirmada.

No dia 26 de Maio tinhamos na enfermaria 15 doentes, não contando com o engenheiro Freitas Reys e outros membros da commissão que se tratam fóra d'ella. Augmentando sempre o numero dos enfermos, no dia 7 do corrente existiam em Santo Antonio, 34 doentes,

afóra a senhora do dezenhista acommettida de congestão cerebral, alguns soldados, mulheres e filhos d'estes, alguns membros d'esta infeliz commissão, e o 1º tenente Agapito, commandante da lancha de vapor, tambem de cama desde o dia 30 em que chegou de Manáos. A primeira turma de exploração sob a digna direcção do distincto engenheiro Dr. Abel Ferreira de Mattos que se achava já a cerca de 20 kilometros d'aqui, regressou no dia 27 e procedeu a exploração e estudos de um porto melhor para a collocação da estação central ou inicial, a cerca de 8 kilometros abaixo de Santo Antonio, no ponto denominado — Ponto Velho.

A 23 seguiram para o Jacy-paranã, cerca de 80 kilometros d'aqui, dois batelões conduzindo generos para um mez, acompanhados por um auxiliar e 4 praças, afim de esperarem a turma do Dr. Abel, visto como não dispunhamos nem de batelões, nem de remadores sufficientes para o transporte de uma só vez. Dias depois tivemos noticia de que o auxiliar que seguio, P. de Araujo Godinho, atacado das terriveis sezões, ficou acima da cachoeira dos Morrinhos, em casa de um seringueiro boliviano de nome D. Içás Hurtado, estava em tratamento.

Mais ou menos doente se podia considerar todo o pessoal da commissão, excepção feita do medico, o que éra mui agradavel para todos nós.

Apezar disso, no dia 12 de Junho seguiram para o Jacy-paranã os engenheiros Leitão da Cunha, Freitas Reys e Candido de Abreu, aos quaes se devia juntar no dia 14, na cachoeira do Theotonio, o Dr. Abel que ficara um tanto adoentado.

Aggravando-se consideravelmente os incommodos do 1º tenente Agapito da Veiga, o engenheiro-chefe interino, Dr. J. Pinkas, de accôrdo o facultativo, julgou conveniente fazel-o seguir para Manáos. No dia 13, pois,

partio a lancha a vapor, levando mais 4 praças gravemente doentes, e bem assim 4 operarios para serem recolhidos á Misericordia da capital. Quem escreve estas linhas tambem partira n'aquella embarcação em serviço para Manáos, onde devia apresentar-se á presidencia e solicitar certas providencias indispensaveis ao serviço.

....

Antes de descrevermos as vicessitudes porque passamos na viagem para Manáos, nos parece conveniente dar conhecimento ao leitor, do estado a que estavamos reduzidos em Santo Antonio.

A alguem ouvimos por vezes dizer em nosso regresso a esta côrte, que as correspondencias que dirigimos ao *Jornal do Commercio* e por elle publicadas, eram prodigas de exageros e côres carregadas.

E' isso a que nos propomos negar agora:

A extrema escassez de braços e a necessidade absoluta de aproveitar os trabalhadores ainda com saude, embora pouca, fez com que ficassemos privados de creados e serventes de sórte que todo o nosso serviço era feito por nós mesmos.

Em Santo Antonio o pharmaceutico da commissão Paulo Daunecy, o 1º engenheiro servindo de chefe e o modesto autor d'este livro arranchavam juntos e como não dispunham de pessoa alguma para o serviço, como ficou dito, ora um, ora outro, se encarregava de coser o almoço e o jantar.

No acampamento o mesmo facto se repetia.

Muitas vezes por molestia dos cosinheiros da turma, eram os engenheiros cansados do trabalho, que iam exercer este mister para não soffrerem fome.

A nossa roupa não poucas vezes foi lavada por nós mesmos.

Nas mudanças de acampamento, como era limitadissimo o numero dos trabalhadores para carregar os viveres e utensilios, não raras vezes o pessoal technico abandonava grande parte da sua roupa servida, ás vezes já apodrecida por falta de lavagem, como igualmente acontecia aos que se achavam em Santo Antonio.

D'ahi resultou que ao retirarmo-nos para Manáos, não tinhamos a roupa necessaria, nem para quatro dias de viagem.

Esses e outros factos taes como o de servirmos de enfermeiros e cosinheiros, até dos nossos creados doentes, jamais se mencionaram nas correspondencias dirigidas para a capital do imperio.

Entretanto mil outros motivos para desanimo soffria-se com resignação.

Tudo se conspirava contra nós.

Carne fresca raramente a tinhamos; e isso serios embaraços apresentava ao restabelecimento dos infelizes enfermos, que, em convalescença viam-se na dura contingencia de optar entre as conservas mal preparadas para exportação e a carne secca, como unica alimentação de que dispunhamos.

Quando fallamos n'isso, sóe perguntarem-nos pela caça, que deve abundar n'essas regiões.

De facto ahi a tinhamos, mas quem a ia procurar?

Em florestas virgens infestadas de selvagens e de animaes ferozes, com absoluta falta de gente para a abertura das picadas e mais serviços inherentes á marcha da turma de exploração, conviria arriscar-se o pessoal na busca de caça?

Por lugares onde os tigres vem devorar os animaes domesticos, mesmo junto ás nossas tendas, como aconteceu na noite de 31 de Maio e subsequentes, que chegaram a passar por dentro da barraca do alferes

commandante da força militar; por esses lugares perguntamos seria conveniente, seria admissivel a idéa da caça?

Não decerto.

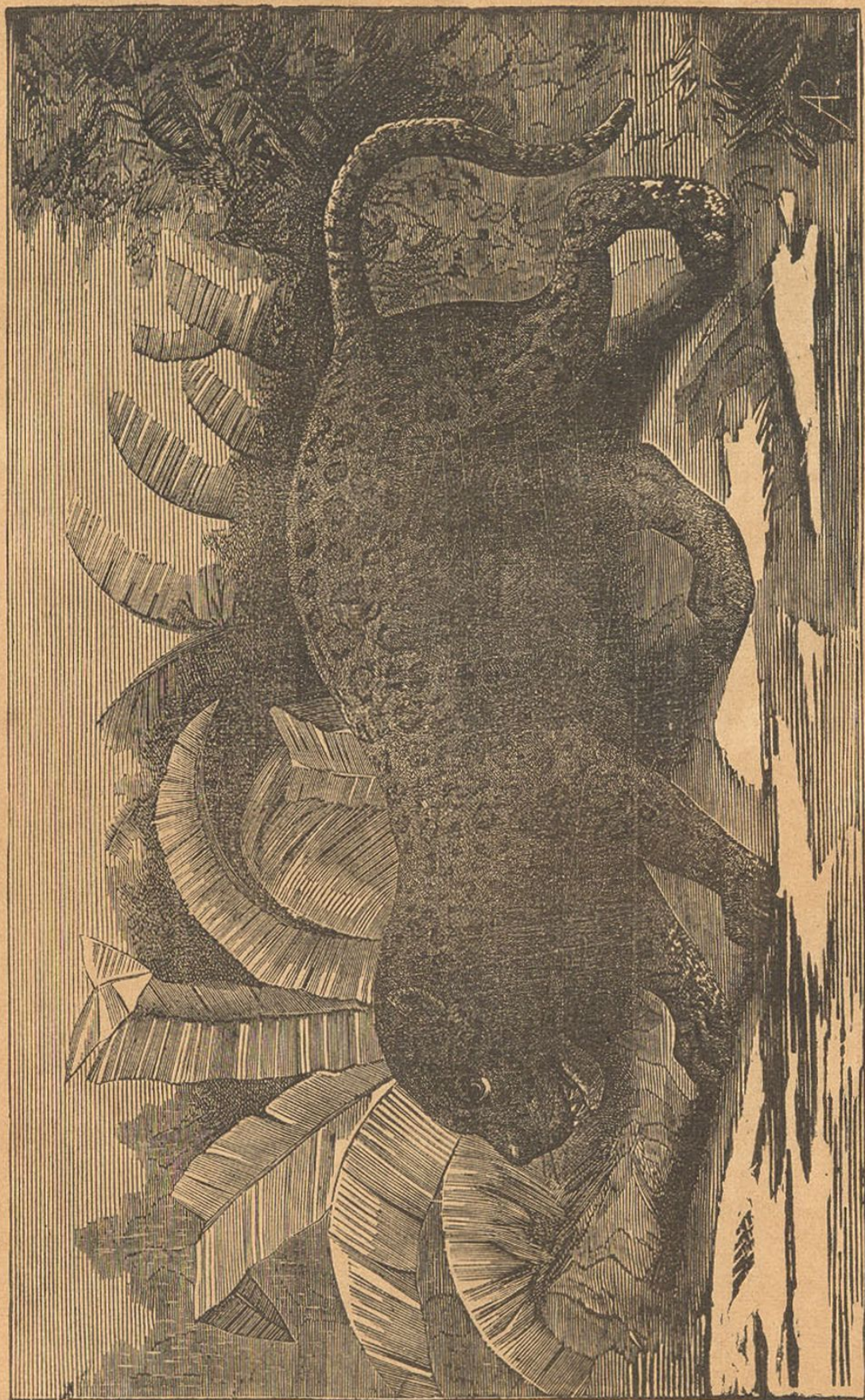
Até o dia 14 de Maio, quando appareceram os indios *Acangas-Pirangas* tivemos um trabalhador encarregado somente de arranjar caça para os doentes; mas d'essa data em diante por dinheiro nenhum quiz correr o risco de encontrar-se frente a frente e só diante de tão crueis inimigos.

Uma d'essas valentes e enormes onças que assaltavam á noite as nossas poucas gallinhas (muito raras vezes as tivemos) foi pegada viva em um cercado que alguns de nós, com empregados dos Srs. Alvares & Leão haviamos feito; foi forçoso entretanto matar promptamente o poderoso animal, pois com as unhas e garras descarnava já os esteios do cercado.

Até mesmo o pão, que a principio de quando em quando conseguiamos ter, fabricado por um trabalhador d'esses mesmos commerciantes, logo d'elle nos vimos privados, por morte do infeliz padeiro, fallecido victima da mordedura de uma serpente.

O permanganato de potassa applicado em injecções hypodermicas pelo pharmaceutico da commissão, na ausencia do medico, foi impotente para o terrivel veneno, o que nos faz crer que estivesse deteriorado o medicamento.

Esse facto despertou-nos certas cautellas, que na pratica verificamos de grandes vantagens, pois ninguem mais foi mordido pelo traiçoeiro animal.

O numero dos doentes no dia 7 de Junho attingio a 34, sem contar os doentes de pequena gravidade, numero esse que no dia 12, ficou reduzido a 20, tendo tido alta alguns doentes para seguirem com a turma para o Jacy-paranã.

Onça morta em Santo Antonio — Photographado por C. Vedani

Deixemos agora a turma de exploração em viagem para o Jacy-paranã e acompanhemos a lancha a vapor em viagem para Manáos, levando doentes.

Como já ficou dito, no dia 13 ás 10 horas da manhã, partia a pequena embarcação.

O tenente Agapito, ao cabo de duas horas de navegação começou a apresentar symptomas de loucura A febre queimava-lhe o corpo e a paralysia rapidamente progredia.

Descrever-se as torturas porque passamos dentro d'essa lanchinha, onde á prôa gemiam alguns infelizes soldados e trabalhadores e á pôpa um cadete que levavamos gravemente enfermo, além das lamentações e loucura do infeliz amigo Agapito, que queria jogar-se n'agua de instante a instante; supportando o maior grão de calor a que jamais nos sujeitamos (40° 1/2), sem dormir quasi, porque a isso nos impedia Agapito e os outros enfermos; sem comer porque quando não nos bastasse tamanhos soffrimentos moraes, tinhamos o estomago completamente estragado pelas conservas, de que nos alimentamos por tantas vezes; descrever pois tamanhos sacrificios seria um trabalho imperfeito, pois não sabemos quem fielmente poderia pintal-os.

A nossa situação n'essa memoravel viagem, éra verdadeiramente desoladora; algumas vezes perseguidos pelo calor, pelo pensamento dos nossos, pela saudade e ainda em presença de tão tristes scenas, como as que presenciamos a bordo da fragil e pequena embarcação, sentimo-nos fracos, desesperados, capazes das maiores loucuras em troca de descanço, da conclusão de tão extraordinarios sacrificios.

Viajando dia e noite, parando apenas para tomar lenha e duas a tres horas por dia para descanço da guarnição e do machinista, cuja dedicação por Agapito, foi inexcedivel, chegamos a Manáos no dia 18 ao meio-dia.

Tendo sabido ao desembarcar que o nosso bom amigo e companheiro Thomaz Pinto de Cerqueira, não póde seguir para o Rio de Janeiro, pelo seu grave estado de saude, corremos pressurosos a abraçal-o.

Estava elle em franca convalescença, mas de uma magreza extrema.

Era esse dia o do anniversario de sua mãe, pelo que cheio de contentamento Cerqueira convidou-nos a beber á tão preciosa saude. Entretanto d'ella precisava elle como ninguem. N'esse dia passou elle com muita animação, conversamos longamente sobre os nossos revezes, patenteando-nos elle seu reconhecimento e eterna gratidão ao Sr. deputado provincial Rocha dos Santos e sua senhora, verdadeiros paes carinhosos que encontrara em Manáos.

Depois de apresentarmo-nos ao Exm. presidente da provincia, recolhemo-nos á casa do escriptorio da commissão e mandamos chamar o Dr. Martins Alves, a cujos cuidados medicos nos entregamos. Era impossivel que não baqueassemos, embora fosse de ferro a nossa construcção.

No dia 21 partio para Santo Antonio outra lancha a vapor commandada pelo 1º tenente Antonio Madeira Schaw, afim de substituir a que nos tinha trazido.

Guardamos o leito até o dia 24 de Junho pela manhã, em que fomos chamados para ver Cerqueira, cujo estado tornava-se assustador. Fomos á casa do Sr. Rocha dos Santos, onde residia o enfermo, ás 8 1/2 horas da manhã e já delirante encontramos Cerqueira com febre de 39°, e ás 9 horas comparecendo os Drs. Pedroza seu assistente, Aprigio e Martins Alves, foi declarado gravissimo o seu estado.

O accesso pernicioso progredia a despeito de todos os esforços e em segunda conferencia ás 2 horas da tarde os medicos consideraram o caso perdido.

Dolorosos momentos! Custavamos a crer que ia desapparecer d'entre os vivos um moço tão distincto, tão cheio de vida e de esperanças, um filho tão docil, o futuro e unico arrimo de seus paes, que com sacrificio levaram-n'o até o grão de engenheiro civil!

Triste realidade!

Passamos a noite á cabeceira do enfermo, ministrando-lhe os medicamentos prescriptos e ás 6 horas da manhã chegou o sacerdote, que administrou-lhe os sacramentos da igreja, tornando a comparecer ás 8 1/2, dando logo principio ao commovente cerimonial que se chama « ajudar a bem morrer. »

Confessamos que, em nossa vida, assás rica de episodios tristissimos, jamais fomos testemunhas de um acto mais angustioso e solemne.

A palavra santa do convicto sacerdote associada aos gemidos compungidos do infeliz que agonisava, despedaçava-nos o coração e impossivel é, de certo, pintar nossa commoção.

No dia 25 pois, ás 9 1/4 horas da manhã o Dr Cerqueira entregava a alma ao Creador, depois de crueis soffrimentos.

Era o segundo engenheiro que cahia victima de molestia adquirida em serviço.

O sahimento effectuou-se n'esse mesmo dia, ás 6 horas da tarde, assistindo S. Ex. o Sr. presidente da provincia, todas as autoridades superiores e grande quantidade de amigos e cavalheiros, que foram solicitos em prestar as ultimas homenagens ao morto.

Terrivel fatalidade pesou sempre sobre a commissão de estudos.

No dia seguinte (26) fomos, de novo, feridos por profundo e doloroso golpe. O 1º tenente Francisco Agapito da Veiga, que haviamos conduzido gravemente enfermo, succumbia igualmente victima da sua dedicação

e zelo pelo desempenho de seus arduos e perigosos deveres.

Não ha em Manáos exemplo de um enterramento tão concorrido como o d'esse distincto official, que contava enormissimo numero de amigos e affeiçoados, pela lhaneza de seu trato, por suas excellentes qualidades e firmeza de caracter leal e severo.

Quanto á nós não somente perdemos um excellente amigo, como tambem com o seu fallecimento faltou-nos um optimo auxiliar, cuja dedicação pelo nosso bom exito foi sempre inexcedivel.

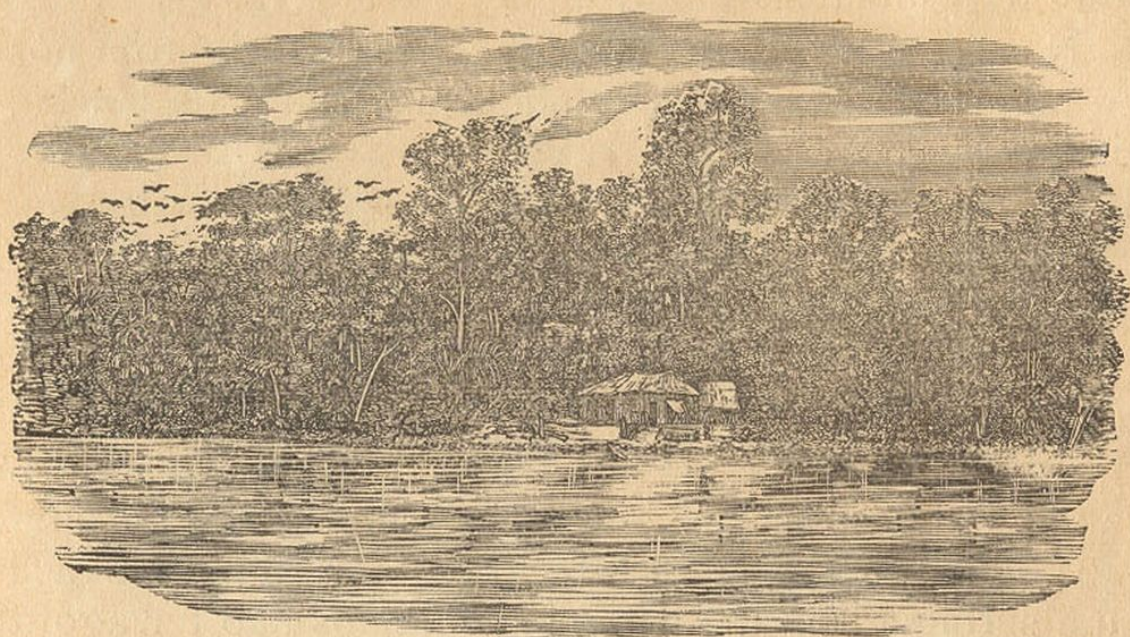
Apezar de todos esses golpes, que facil é comprehender-se quanto nos prostraram, e ainda mais do máo estado de nossa saude, partimos de novo no dia 7 de Julho a bordo do vapor *Cametá* para Santo Antonio, onde chegamos a 17 do mesmo mez ás 6 horas da manhã.

Foram nossos companheiros de viagem o Dr. João Francisco Pereira, medico, contractado pelo Exm. Barão de Maracajú, para servir na commissão, o agrimensor Del-Vecchio, que igualmente foi nomeado nosso auxiliar, e seu collega, o auxiliar Mathias Pereira, de volta da viagem que fizera ao Maranhão. No dia 18, pela manhã chegou a Santo Antonio, enviado de Jacy-paranã pelo engenheiro chefe interino afim de levar a correspondencia para o campo, o 1º tenente Antonio Madeira Schaw.

A 19 regressou esse official para o *Jacy*, levando em sua companhia o medico e o auxiliar Del-Vecchio.

A viagem foi feita em uma pequena *montaria* (canôa) que difficilmente os acommodava a todos.

No dia 20 fizemos com o dezenhista Vedani, o Sr. J. Alvares e tres indios remadores uma excursão ao *Salto do Theotonio*, a ver se o teriam bem atravessado os viajantes da vespera, pois suspeitamos que lhes tivesse acontecido algum revez.

Parece-nos fastidioso relatarmos minuciosamente o que soffremos em 30 horas que gastamos de ida e volta n'essa pequena viagem. De dia eram os *piuns* (especie de mosquito, cuja dentada mancha a pelle, provocando indiscriptivel encommodo), de noite perseguidos fomos sempre pelos crueis *carapanãns*, que a ninguem deixa dormir sem mosquiteiro; objecto esse impossivel de nos acompanhar em viagem feita em canôas pequenas, ou *montarias*.

Casa de um Seringueiro no rio Manicoré

Em Santo Antonio pois n'essa occasião achavam-se apenas comnosco os auxiliares Innocencio de Almeida, Mathias Pereira, Pedro Godinho, o dezenhista Camillo Vedani e um soldado.

No dia 25 ás 11 horas da manhã, chegaram do *Jacy-paranã* em uma *montaria* o engenheiro Pedro Leitão da Cunha, o medico Dr. Francisco Betim e o 1º tenente Schaw e a guarnição da lancha a vapor.

Pedro Leitão da Cunha vinha gravemente doente; o tenente Schaw e alguns marinheiros tinham a saude tambem bastante compromettida.

Aquelle, de instante a instante derramava copioso pranto, na crença de que jamais tornaria a ver os que lhe eram carissimos pelos laços de sangue; nós a cada momento esforçavamo-nos para fazel-o esquecer tão dura existencia. Leitão da Cunha já estava paralytico das pernas.

Conforme as ordens recebidas do chefe interino, no dia 26 ás 2 horas sahio do porto de Santo Antonio para Manáos a nossa lancha a vapor, levando ao seu bordo Leitão da Cunha e o medico.

No dia seguinte ao anoitecer, aportava junto a nós uma pequena *montaria*, trazendo o machinista da lancha, com a triste nova de que na vespera ás 3 1/2 da tarde a lancha naufragara por ter batido em uma pedra, no lugar denominado Tamanduá, e em cujo desastre pereceu um infeliz imperial marinheiro que servia de patrão da embarcação. Vinha elle buscar generos, pois nada se tinha podido salvar.

As 11 1/2 horas da noite partia a mesma canôa, levando o indispensavel para a alimentação dos naufragos, que felizmente encontraram abrigo na barraca de um seringueiro, cujo nome lamentamos não ter agora presente.

No dia 29 pelas 2 horas da madrugada recebiamos em Santo Antonio os naufragos da lancha, todos exhaustos de fadiga e não poucos gravemente doentes.

A 30 existiam 12 doentes, entre as 16 pessoas que estavam em Santo Antonio.

Leitão da Cunha e Antonio Madeira Schaw, eram os dois mais graves.

A 31 adoeceram mais dois dos nossos companheiros: o Dr. Betim e o auxiliar Pedro Godinho, que além das febres foram atacados do escorbuto.

Para não nos prolongar-mos na narração dos tristes

e afflictivos dias que passamos por ultimo em Santo Antonio, que dolorosas recordações nos trariam, limitamo-nos aqui á transcripção da correspondencia que dirigimos ao *Jornal do Commercio*, e que na capital do imperio foi publicada no dia 5 de Outubro de 1883:

« Santo Antonio do rio Madeira, 19 de Agosto de 1883.

« Ainda d'esta vez são consternadoras as noticias que posso enviar-lhe. Se por um lado os nossos trabalhos têm continuado, por outro são inestimaveis os sacrificios com que este resultado vae sendo obtido. Não conheço exemplo de commissão brazileira que haja sido tão flagellada quanto a nossa; as perdas de vida repetem-se em gráo assustador, e todos estamos soffrendo em gráo maior ou menor. Não ha um só membro d'esta commissão que não esteja com a organisação alquebrada e a saude mais ou menos profundamente alterada.

« No dia 7 de Julho o nosso distincto chefe interino, Dr. Julio Pinkas, partio d'aqui a juntar-se á turma exploradora que se achava em Jacy-paranã, seguindo d'alli para a cachoeira do Caldeirão do Inferno e depois para a de Tres-Irmãos (no kilometro 170), determinou as posições geographicas d'estes varios pontos e effectuou varios trabalhos de reconhecimento. O medico ultimamente contratado, Dr. João Francisco Pereira, tambem seguio para Jacy-paranã dois dias depois de ter aqui chegado.

« A 23 de Julho, declarando o Dr. Paes Leme ser prudente a retirada do engenheiro Leitão da Cunha e do auxiliar Pedro de Araujo Godinho, desceram do Jacy-paranã para Santo Antonio em duas embarcações dirigidas pelo 1º tenente da armada Antonio Madeira Shaw, que veio substituir o fallecido Agapito e tem dado provas de summa actividade e dedicação. Desceu tambem o Dr. F. B. Paes Leme, cujo estado de saude não

lhe consentiria continuar n'aquelle posto, onde tanto se desvelou no exercicio de sua profissão. Apezar das grandes difficuldades da navegação atravez das cachoeiras dos Morrinhos, Padre Eterno, Falsa, Theotonio, Macacos e Santo Antonio, aqui chegaram a 25, ás 2 da tarde, as duas embarcações.

« Tendo o medico recebido ordem para acompanhar até Manáos o engenheiro Leitão da Cunha, e tendo-se despedido o pratico da lancha de vapor, foi mister que esta partisse a 26, sem pratico, vendo-se assim o commandante na dolorosa situação de viajar agua abaixo sem aquelle indispensavel auxiliar e levando a bordo o Dr. Leitão da Cunha, gravemeute enfermo, cuja retirada de Santo Antonio não podia absolutamente ser adiada.

« Desgraçadamente, n'esse mesmo dia 26, ás 3 horas e 20 minutos da tarde, a lancha bateu em uma pedra no lugar denominado Tamanduá, e a despeito da pequena velocidade com que caminhava, sossobrou em 4 minutos. Apenas reconhecido o perigo, o tenente Shaw baldeou o engenheiro Leitão da Cunha e o seu medico para uma canôa e mandou tocar a machina a toda a força para encalhar a lancha em terra; o lugar do encalhe, porém, não era praia mas um barranco muito ingreme e, em poucos segundos, a lancha tinha desapparecido, deixando apenas á vista parte da tolda. N'essa terrivel occasião, no momento em que o digno official procurava salvar sua gente, um marinheiro afouto e imprudente atirou-se á agua onde achou a morte em vez do salvamento que buscava. Para que se possa ajuizar bem dos trances porque passou o brioso official, basta saber que só dois marinheiros contava de saude, achando-se alguns gravemente enfermos.

« Sem recursos de qualquer especie e atirados a um barranco lodoso e de terreno rachado pela baixa

do rio, seguiram os naufragos até a barraca do Sr. Miguel Leite. D'ahi veio em canôa até Santo Antonio o machinista da lancha afim de noticiar a triste occurrencia e o secretario da commissão, Ernesto Mattoso, achando-se ausente o engenheiro-chefe, requisitou praças do destacamento das fronteiras e outras providencias do subdelegado competente, que immediatamente partio para o lugar do sinistro, a prestar os auxilios que podia.

« No dia 27 chegaram aqui os naufragos, recolhendo-se os marinheiros doentes á enfermaria da commissão e os outros á casa do secretario. O estado do nosso laborioso e intelligente companheiro, Dr. Leitão da Cunha, inspirava-nos a todos a mais profunda inquietação; havia comtudo esperanças de o salvar. A 4 de Agosto o seu padecimento recrudeceu.

« Na noite d'esse mesmo dia chegaram doentes a Santo Antonio o Dr. Julio Pinkas, o engenheiro Freitas Reys e o dezenhista Martins, tendo os dois ultimos pedido exoneração. Durante as 48 horas que seguiram nenhum de nós dormio; os mais fortes velavam á cabeceira dos enfermos.

« No dia 5 o nosso inditoso companheiro Leitão da Cunha chamou o Dr. Betim e Ernesto Mattoso e disse-lhes em pranto: « *Vão ao Cosme-Velho, na côrte, e digam a meus paes que morro com o pensamento nelles.* » Procuramos debalde convencêl-o de que sua enfermidade era passageira; elle dava mostras de não se illudir sobre o seu gravissimo estado.

« A 6 amanheceu animado e com appettite. Chamou varias vezes o auxiliar Godinho para que lhe lesse cartas e jornaes; ás 2 horas da tarde, depois de ouvir a leitura de jornaes da côrte, adormeceu. As 3 horas o Dr. Betim que lhe observava o somno chamou para junto do leito o secretario Ernesto Mattoso e ás 3 horas e 45 minutos da tarde exhalou o seu derradeiro suspiro o

nosso estimavel amigo e intrepido companheiro, que sem duvida teria de prestar, á ferro-via do Madeira e Mamoré os mais distinctos serviços e a quem parecia reservada larga e fecunda carreira na engenharia nacional.

« No dia 7, ás 4 1/2 horas da tarde, todo o pessoal da commissão acompanhou o cadaver do infortunado joven á sua ultima morada, onde lhe fizemos erguer uma cruz de madeira, cercada por gradil tambem de madeira, com o nome do mallogrado engenheiro e a data do seu fallecimento.

« Não é preciso acrescentar á narração d'este lugubre acontecimento palavras de condolencia. O Dr. Pedro Leitão da Cunha era um modelo de fina educação, de lealdade, de amor pelo trabalho e de arrojo e coragem. Elle confiava no grande futuro da via-ferrea do Madeira e Mamoré, e contava acompanhar-lhe trabalhos até sua definitiva conclusão: este era o seu sonho, quasi um ideal, e a sua dedicação parecia augmentar com as difficuldades e os perigos da gigantesca empreza. Elle compartia enthusiasticamente do empenho com que seu nobre pai, o Barão de Mamoré, tem pugnado pela realisação d'este projecto.

« No dia immediato ao da triste ceremonia, que a todos mergulhou na mais dolorosa consternação, todo o pessoal existente em Santo Antonio estava doente. O Dr. Julio Pinkas, o secretario Ernesto Mattoso, o dezenhista, dois auxiliares, o commandante da lancha e todos os marinheiros achavam-se no leito.

« Tendo o Dr. J. Pinkas, ao regressar doente de Tres Irmãos, deixado no acampamento da primeira turma (Caldeirão do Inferno) grande numero de enfermos, mandou informar-se do estado da gente e a 16 chegou aqui toda a turma invalida. Causava dó o estado em que chegaram todos. Os engenheiros Candido de Abreu e Abel de Mattos, os auxiliares, operarios e soldados,

traziam aspecto cadaverico. Dias antes tinham sido enterrados tres trabalhadores.

« Exonerados a seu pedido o engenheiro Freitas Reys e o auxiliar Martins; enfermos o chefe de secção Abel de Mattos, o engenheiro Candido de Abreu e um auxiliar; e declarando os dois medicos da commissão não poderem os operarios continuar o serviço por se acharem gravemente enfermos quasi todos, o nosso illustre chefe tomou a resolução de retirar para Manáos a commissão dispensando os operarios, praças e alguns auxiliares, e mantendo apenas o pessoal indispensavel á organisação do projecto e orçamento dos cento e poucos kilometros verificados.

« Hoje embarcamos todos para Manáos no vapor *Içá*. Descrever o estado em que o fazemos seria tarefa que o tempo me não permitte e que somente serviria para aggravar a consternação de que vão repassadas estas linhas. Concluirei assegurando que ninguem vai com saude, mas todos doentes em diversos gráos. Temo a viagem nos não traga dissabores profundos porque o *Içá* parte como um hospital ambulante. »

CAPITULO IX

Continuação dos trabalhos

A nossa chegada a Manáos coincidio com a do chefe da commissão Dr. Carlos Alberto Morsing, que da côrte viera acompanhado de um chefe de secção, Huet Bacellar, de quatro conductores, João José da Cruz Camarão, Max von Lelienthal, Reys Lima e Borel de Verney, um auxiliar Leon Boulier e o pharmaceutico João Francisco de Aguiar.

Do pessoal que regressara dos trabalhos de campo só ficou em Manáos, o dezenhista e um auxiliar, retirando-se os demais para a côrte, com licença para tratar da saude profundamente arruinada.

Para completar os estudos que a commissão fizera em 7 kilometros, de Santo Antonio ao Ponto Velho, no sentido de verificar se era esse o melhor para a estação principal, foi designado pelo Dr. Morsing, o chefe de secção Bacellar para proceder ás sondagens precisas, seguindo em lancha a vapor para esse lugar, onde chegou em fins de Outubro, dando logo execução ás ordens recebidas.

O resultado d'essas sondagens evidenciou a navegabilidade do rio Madeira até Santo Antonio, para embarcações de 2,^{m}20 de calado, nas vasantes, dando livre

navegação aos maiores navios nas enchentes, porquanto sobem as aguas á enorme cifra de 14,^{m}o acima do nivel das aguas na maxima baixa. Ficou tambem provado que em *Ponto Velho* offerece o ancoradouro melhores e maiores accommodações para crescido numero de navios.

Em nosso poder achavam-se as plantas originaes authenticas dos estudos feitos pelos engenheiros da *Public Works* e que nos foram entregues entre outros papeis existentes em Santo Antonio, pelo Sr. João B. Alvares negociante do lugar, faltando unicamente as do trecho comprehendido entre Caldeirão do Inferno e Giráo.

A commissão achando-se de posse das plantas organisadas pelos engenheiros de Collins, verificou no terreno a sua exactidão, ficando pois ao retirar-se de Santo Antonio com cerca de 112 kilometros de linha perfeitamente estudada. Possuindo o Dr. Morsing, chefe da commissão, os estudos da *Public Works* até Guajará-mirim, isto é, até o fim da linha, para ligal-a com a que verificou a commissão até Caldeirão do Inferno era mister estudar o espaço comprehendido entre esse ponto e o Giráo, cujas plantas não existiam conforme ficou dito acima.

Emquanto, pois, no escriptorio, em Manáos, se passava para o papel a linha estudada, encarregou o engenheiro em chefe ao engenheiro de 2ª classe João José da Cruz Camarão de seguir para o alto Madeira e proceder a esse importante trabalho.

Damos abaixo, em extracto, o relatorio d'esse engenheiro, datado de 28 de Fevereiro de 1884 no qual historía o desempenho que deu a honrosa incumbencia.

Diz o engenheiro Camarão:

. . . .

« A 7 de Novembro de 1883, tomei passagem no vapor *Cametá* e dirigi-me para Santo Antonio juntamente

com o pessoal designado por V. S. e que constava do conductor Max von Lelienthal; do auxiliar Manoel Maria de Moraes Junior; do pharmaceutico João Francisco de Aguiar e de 10 praças, sendo 9 soldados e 1 sargento; levando mais, generos alimenticios, instrumentos, medicamentos e mais objectos necessarios a turma. Em caminho tendo eu encontrado difficuldade em arranjar pessoal trabalhador resolvi desembarcar com todo o pessoal e mais material em Belem, propriedade do Sr. Manoel Maria de Moraes com quem alimentava grandes esperanças para satisfazer a este grande desideratum. Não foram baldadas e infructiferas as minhas esperanças pois que consegui de accôrdo com as instrucções que recebi de V. S., arranjar com o mesmo senhor, 19 homens inteiramente praticos no serviço, quer das cachoeiras e quer no de picadas. Necessitando eu de mais generos alimenticios e outros objectos, resolvi comprar ao mesmo Sr. Moraes que mui bem os forneceu. Com todo o pessoal e mais generos necessarios parti de Belem com dois grandes batelões, a 30 de Novembro a reboque da lancha n. 5, que ahi havia chegado no dia 28 do mesmo mez, trazendo o conductor Borell du Vernay, que encorporou-se á turma, em substituição ao conductor Reys Lima, que anteriormente havia sido designado por V. S. para fazer parte d'esta turma e que não veio em consequencia de haver pedido exoneração, conforme os officios por V. S., a mim dirigidos, de ns. 293 e 299. A's 6 horas da noite do mesmo dia, chegamos a Santo Antonio tendo apenas durante este trajecto, adoecido um soldado que promptamente foi medicado pelo pharmaceutico Aguiar. A bordo da lancha nos veio receber o distincto subdelegado de Santo Antonio o Sr. João Baptista Alvares, pondo a nossa disposição o seu valiosissimo prestimo. Ahi em Santo Antonio, desembarquei e dirigi-me com todo o pessoal para a casa de residencia da commissão onde

pernoitamos. No dia 2 de Dezembro de 1883, mandei varar os batellões na cachoeira de Santo Antonio e este serviço que não fôra feito no dia 1º, por causa de ter sido empregado no concerto dos batellões porque estavam fazendo agua, terminou ás 4 horas da tarde com bastante perigo para a navegação e fadiga para os trabalhadores. Assim, pois, somente no dia 3 ás 6 horas da manhã, pudemos sahir do porto de Santo Antonio, acima da cachoeira do mesmo nome e a 14 de Dezembro chegamos ao Caldeirão do Inferno, ponto inicial de nosso trabalho. Parecerá talvez exagerado n'este trajecto, que geralmente fazem em 8 dias no maximo, o empregarmos 11 dias; porém, se attendermos a capacidade dos batellões, um de 600 arrobas e o outro de 400, o pouco pessoal, as chuvas, as trovoadas e a forte correnteza das aguas n'esta estação em que quasi ninguem por ahi navega, ficará inteiramente confirmado que por maiores que fossem os nossos esforços jamais poderiamos fazer uma tal viagem em menor prazo de tempo do que aquelle que foi por nós empregado. Assim tivemos que vencer a cachoeira de Santo Antonio, a corrente dos Macacos, o Salto do Theotonio cujo varadouro, por terra é em fórma de planos inclinados, tendo de extensão para mais de 500^m, e uma altura de 30^m mais ou menos, a corrente do Padre Eterno, a corrente dos Morrinhos até o Caldeirão do Inferno. Logo que desembarquei no porto do Caldeirão do Inferno cuja data de chegada já mencionei anteriormente, cahi bastante enfermo: apezar d'este meu máo estado de saude, determinei que os conductores Max e Borell e o auxiliar Moraes Junior, seguissem por um caminho que ahi existia e que dirigia-se para o centro, afim de vêr se encontravam com a picada americana. Voltaram ás 4 horas da tarde d'esse mesmo dia, tendo apenas percorrido 3 kilometros não tendo podido conseguir em chegar até a linha americana,

em consequencia de ter chovido abundantemente n'este dia e tambem difficuldade em desobstruir o caminho que estava algum tanto cheio de matto. No dia seguinte, 15, como eu me sentisse de novo accommettido pelos vomitos que somente a noite vieram a cessar, graças aos cuidados do habil pharmaceutico Aguiar, resolvi mandar de novo os conductores Max e Borell e o auxiliar Moraes Junior com 12 trabalhadores afim de assentarem o abarracamento no lugar onde vissem que mais se aproximasse da picada americana. No dia 16 apezar de me achar um tanto fraco, segui pelo caminho na direcção em que eu julgava encontrar a linha americana e percorri assim uma distancia de $5.^{k}400^{m}$ mais ou menos do abarracamento na margem do rio ao novo acampamento que que eu havia antes mandado assentar. Cheguei ahi bastante fatigado. Como eu me sentisse melhor o dia 17 empreguei-o na rectificação dos instrumentos, em preparar estacas, no ensaio do pessoal no trabalho de campo e em procurar a estaca 3530 da linha americana; d'esta pesquiza resultou o seguinte: em um ponto d'onde partiam differentes picadas encontrei uma estaca com o signal *O*. Examinando com attenção estas varias picadas notei que, somente uma, continha estacas com os algarismos 1, 2, 3, etc., em distancias de 30^{m} d'esta estaca *O* em direcção ao Jacy-paranã. Pelo estado de conservação em que se achavam estas estacas veio-me logo a supposição de que ellas foram fincadas ou batidas pela turma do Dr. Abel, quando ahi esteve e que serviram ellas para verificar a authenticidade da picada americana. Pelas verificações que eu fiz no campo, dados obtidos da planta dos americanos, reconheci que a estaca que continha o signal *O* era a que correspondia a estaca americana 3530 e que a picada que continha as estacas com os algarismos 1, 2, 3, etc., era a picada americana. Feito isto, no dia 18 dei começo a minha exploração e no dia 8 de Janeiro de 1884, fiz a

ligação da minha linha da estaca 0=3530 dos americanos com a linha da *Public Works*, no Salto do Girão na estação 13+48^{m}=588+18^{m}. Reconhecer onde deveria ser a estação 13 da *Public Works* não foi para mim de grande trabalho; pois que tendo eu d'aqui levado uma cópia da planta da *Public Works* tirei d'ella todos os dados necessarios e tive grande prazer em encontrar no campo, vestigios não só da picada *Public Works* como tambem esteios, já algum tanto carcomidos pela acção destruidora do tempo, porém que estavam servindo ainda para attestar que foram os sustentaculos de alguma habitação e que esta habitação é a que se achava mui bem figurada na planta: assim pois, tive um ponto firme e me foi bastante facil determinar a estação 13. Alem d'isso, a volta do rio proximo a esta estação está perfeitamente bem representada na planta. Convem notar que no dia 6 de Janeiro dois dias antes de ter eu feito esta ligação, acabava de chegar ao Salto do Girão, vindo da Bolivia, os bolivianos D. Carmelo Slanos e D. Gutierrez em dois batelões. Estes dois cavalheiros havendo tido noticia que estavamos nas proximidades do Salto do Girão, apressaram-se em vir ter comnosco por serem informados de que estavamos com falta de recursos e sem meio de transporte, pois que o nosso batelão na occasião em que os trabalhadores foram varal-o na cabeça da cachoeira do Caldeirão havia-se alagado, tendo os mesmos trabalhadores vindo a nado para terra. Estes dois illustres cavalheiros espontaneamente puzeram tudo a nossa disposição; aceitei, e em nome da commissão os agradeci. Em troca d'este relevante serviço mandei que os trabalhadores da turma fossem ajudar a varar os batelões d'estes mesmos cavalheiros, o que conseguiram no dia 10 em que partimos do Salto do Girão e fomos pernoitar em uma barraca na cabeça do Caldeirão do Inferno, onde se achava o batelão da commissão que se havia alagado. Depois de algumas tentativas conseguio-se

trazer o batelão ; mandei encurtal-o, e, assim prompto e depois de ter desviado parte do pessoal para os batelões de D. Carmelo Slanos puzemo-nos em marcha e a 15 de Janeiro ás 6 horas da tarde, chegamos a Santo Antonio, sem novidade, a não ser o d'esta turma, ter salvo de um naufragio irremediavel o batelão de D. Carmelo Slanos na cachoeira dos Morrinhos. A 17 de Janeiro determinei, por assim me haverem pedido, que os conductores Max, Borell e o auxiliar Moraes Junior seguissem em um batelão, juntamente com o pessoal trabalhador, para Belem, do rio Madeira, resolvendo eu ficar com o pharmaceutico Aguiar em Santo Antonio a espera do vapor *Cametá*. A 18 d'este mesmo mez e anno ás 6 horas da manhã chegou o vapor *Cametá*, trazendo a seu bordo V. S. Tendo ahi chegado V. S. informei-o do resultado da commissão o que terminado entregou-me V. S. a quantia de 8:000$000, oito contos de réis, mediante recibo para fazer os pagamentos das despezas da turma. N'esse mesmo dia 18 as 11 1/2 horas da noite seguio V. S. no *Cametá* tendo trazido comsigo os conductores Max e Borell, do porto de Belem, ficando ahi o auxiliar Moraes Junior com os materiaes e mais instrumentos da commissão para seguir pelo outro vapor depois de fazer de tudo um arrolamento. No dia 20 de Janeiro de 1884, depois de ter eu feito pagamento ao Sr. Alvares, segui na lancha nº 5 que ahi estava a disposição da turma, para Manáos, tendo aqui chegado no dia 28, depois de ter em caminho feito pagamento ao Sr. Moraes. Sou grato aos Srs. D. Henrique Viscarra, D. Isac Hurtado, D. Luiz Serrate, D. Faustino Abaroma e D. Tristan Rocca, principalmente o primeiro que pôz a disposição d'esta turma todo o seu prestimo e que muito concorreu para o bom exito d'esta exploração. Desde Santo Antonio até o Caldeirão do Inferno, o rio Madeira tem ahi nas suas margens, quer direita quer esquerda, grande

quantidade de barracas cujos donos se applicam na grande industria da extracção da gomma-elastica, na pequena lavoura e na creação do gado vacum para consumo domestico. As rochas que constituem a cachoeira de Santo Antonio, a corrente dos Macacos, o Salto do Theotonio, a cachoeira dos Morrinhos, a cachoeira do Caldeirão do Inferno e o Salto do Girão, são de formação granitica, e para provar esta nossa asserção, trouxe de cada uma das cachoeiras uma pequena amostra que offereci por intermedio da commissão do Museu Nacional, onde espero serão bem examinadas. A flora d'estas paragens é inteiramente variada e luxuriante. Por informações colhidas do prestimoso subdelegado de Santo Antonio o Sr. João Baptista Alvares e que mais tarde foram confirmadas por D. Carmelo Slanos, D. Luiz Velasco e outros que desceram da Bolivia, soube que existiam no Beni, sem terem meios de transporte, que aliás se faz com grande difficuldade pelo rio Madeira 25.000 arrobas de gomma elastica. O tenente Emilio Carvalhaes Gomes, commandante da lancha n.º 5, foi sempre mui solicito e activo no cumprimento de seus deveres. São dignos de louvor o pequeno pessoal militar que d'aqui levei e o pessoal boliviano trabalhador do Sr. Moraes, que fazia parte d'esta turma. Os conductores Max von Lelienthal e Waldemar von Borell du Vernay, o pharmaceutico Aguiar e o auxiliar Moraes Junior sempre se houveram no cumprimento dos deveres a seu cargo com bastante intelligencia, zelo e actividade. O Sr. Manoel Maria de Moraes, cujos serviços importantes prestados a esta commissão por demais conhecidos por V. S., tenho ainda mais o prazer de relatar a V. S., que foi grande o sacrificio que fez cedendo a esta turma todo o seu pessoal que constava de 19 homens. Não foi sem grandes obstaculos que pudemos chegar a este tão feliz resultado, pois que as chuvas torrenciaes que constantemente ahi cahiam, a difficuldade no transporte das mercadorias

e mais que tudo, as terriveis enfermidades que em toda esta região parece terem ahi feito morada e que uma só pessoa de todo o nosso pessoal, não pôde isentar-se d'ellas; sendo a média diaria de 10 doentes, tudo concorria para o máo exito da nossa exploração. »

Feita assim a juncção das duas linhas, com o trabalho do Dr. Camarão por uma linha de 17k700m,0 entre Caldeirão do Inferno e Giráo, tratou o engenheiro-chefe de organisar as plantas e mais estudos, communicando ao governo imperial em 28 de Setembro de 1883, que julgava concluida a sua commissão, porquanto possuia já elementos para servir de base para qualquer contrato de construcção, poupando assim o estado mais despezas com estudos.

Insistindo o ministerio da agricultura na continuação dos estudos, o Dr. C. Morsing sollicitou sua exoneração do cargo de chefe da commissão, sendo-lhe essa concedida em 22 de Março de 1884.

CAPITULO X

Algumas palavras sobre os trabalhos da commissão

Atravez de mil obstaculos e duros revezes a commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré, deu cumprimento aos arduos encargos que lhe foram confiados.

Tendo chegado a Santo Antonio em fins de Março, retirara-se em Agosto com perda de tres engenheiros, um official e mais quinze homens entre operarios e soldados.

Esse enormissimo obituario, para um grupo pequeno de pessoas (nunca tivemos mais de 70) e em tão pouco tempo, é decerto o mais solemne certificado do quanto soffremos n'aquellas regiões inhospitas, n'aquelles climas palustres, onde só a abnegação a mais firme, poderia fazer-nos permanecer com risco, para não dizer com todas as probabilidades de sacrificar a propria vida.

Não é no sentido de encarecer os nossos serviços, que deixamos aqui escapar estas palavras, mas unicamente para que se saiba que todos cumpriram seu dever, trabalhando quanto suas forças o permittiam, senão além. Attendendo aos minguados recursos de

que dispunhamos, ás difficuldades quasi insuperaveis que quotidianamente nos surprendiam, é forçoso confessar que fez-se tudo quanto se podia fazer, até em melhores condições.

Tendo-se ligado as linhas estudadas com as linhas da *Public Works*, de Girão até Guajará-mirim, organisou-se a planta geral e mais estudos, que foram presentes ao governo, como base segura para qualquer transacção que desejasse operar com relação á construcção da estrada.

A portaria de 30 de Julho de 1883, que modificou as instrucções que nos foram dadas com a de 25 de Novembro de 1882, em seu art. 1º — *in fine* — diz: « O engenheiro em chefe tomará conhecimento dos estudos e trabalhos feitos, verificando e adoptando para os fins da commissão a seu cargo, o que possa ser de aproveitavel. »

A' vista d'esta clara disposição e seu exacto cumprimento d'ella, o engenheiro em chefe, Dr. Carlos Alberto Morsing, de posse de preciosos documentos, como sejam as plantas da *Public Works*, organisou finalmente os estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré, com grande economia para o Estado.

Está pois provada que é facil a construcção da estrada, cujas obras d'arte, são insignificantes, excepção feita de duas pontes: Uma sobre o *Jacy-paranã* com tres vãos de 45,^{m}0 e outra no *Ribeirão* com tres vãos de 30,^{m}0; não chegando a linha a cubar mais de 5,^{m3}0 por metro corrente.

A linha está orçada para 1,^{m}0 de bitola e tem de extensão 361^{k} 500,^{m}0 de Ponto Velho (7^{k} abaixo de Santo Antonio) a Guajará-mirim, podendo esta distancia ser reduzida a 340^{k} ou menos, uma vez que se jogue a linha um pouco mais para dentro.

O menor raio de curva da linha é de 191,^{m}18, tendo uma tangente de 39.282^{m} no ponto denominado Volta

Grande; a extensão total em curva é de 115,957,^{m}28. Os declives são brandos, sendo o declive maximo de O, 01626.

O custo d'essa estrada incluindo trabalhos preliminares, estações, officinas, caes, via-permanente, telegrapho e material rodante, foi orçado em 47:000$000 por kilometro, preço incontestavelmente menor do que o de algumas estradas de ferro mesmo ao redor da capital do imperio.

Sendo a fóz do Beni um ponto forçado e incontestavelmente um dos mais importantes pontos da linha ferrea, difficil será o encurtamento da linha a muito menos de 340^{k}. Entretanto sem fugir-se do Beni com 340^{k} de linha pode-se perfeitamente assentar a estrada entre Ponto Velho e Guajará-mirim.

Somos contra a idéa de um ramal, como se fallou nas instrucções que nos regiam; parece-nos acertado opinar-mos pela estação na linha geral, em frente á fóz d'esse importante rio. Julgamos desnecessario demorarmo-nos n'esse ponto sobre o qual acreditamos não poderem existir duas opiniões contrarias.

Organisados assim os estudos, que custaram ao Estado até fins de Fevereiro de 1884, apenas 196:904$238, deu o illustre chefe a sua commissão por concluida.

O governo imperial nomeou uma commissão composta dos seguintes notaveis profissionaes, afim de darem parecer sobre a importancia dos estudos feitos: Conselheiro Sobragy, Drs. Monteiro de Barros e Francisco Bicalho, os quaes julgaram sufficientes para os fins precisos os alludidos estudos.

Sendo os socios do Club de Engenharia obrigados por seus estatutos a dar conta dos trabalhos que porventura tenham feito, apresentou o Dr. Morsing n'essa qualidade á apreciação de tão sabia corporação os estudos que fez como chefe da commissão Madeira e Mamoré.

Para maior claresa transcrevemos abaixo a parte da acta da 48ª sessão do Club, relativa a esse assumpto, publicada no *Diario Official* de 19 de Maio de 1884:

....

« Entrando-se na ordem do dia, o Sr. presidente communica que, tendo o Sr. socio Carlos Alberto Morsing, ex-engenheiro chefe da *commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré*, solicitado permissão para, na fórma do art. 34 do regimento interno, trazer ao conhecimento do *Club* algumas informações relativas á essa commissão, aproveita a presente sessão para dar a palavra a esse consocio, folgando de ver que os engenheiros socios do *Club*, ligam á esta instituição a importancia e merecimento a que elle tem feito jús, por seus esforços em bem da engenharia e industria nacionaes e por seu procedimento até ao presente, criterioso e correcto.

« O Sr. Morsing, agradecendo a benevolencia que tem sempre encontrado no *Club*, pede permissão para expor aos socios presentes, as plantas e mais trabalhos da commissão de que foi chefe, perguntando a todos si, pelo relatorio e pelos trabalhos expostos, não fica provado haver elle obtido o que é necessario para *estudos preliminares* de uma estrada de ferro nas condições do *Madeira* e *Mamoré*, attendendo-se tambem para as instrucções expedidas para essa commissão; e si, sobre taes elementos póde-se organizar um orçamento sufficientemente approximado do valor da empreza. Si deseja ouvir a opinião dos seus consocios presentes a respeito dos trabalhos que ora lhes expõe, é porque julga do seu dever, depois das provas de consideração e apreço que tem recebido do *Club de Engenharia*, dar satisfação do que fez para o desempenho da commissão que acaba de deixar.

« O Sr. presidente, ponderando que não convem

examinar-se de afogadilho esses trabalhos, nem ajuizar d'elles sem um estudo conveniente, lembra ao consocio que talvez fosse preferivel adiar-se esta questão para a a sessão seguinte, expendendo então cada um dos membros presentes do conselho director a sua opinião.

« O Sr. Dr. Aarão Reis observa que, á vista dos arts. 57 e 58 do regimento interno, o conselho não póde emittir parecer sobre essa questão, ou qualquer outra, podendo apenas nomear uma commissão de membros do *Club* para estudar a materia e dar parecer a respeito, parecer que (diz o art. 58) — « será tido unicamente como opinião da commissão nomeada, e não do *Club*, pois que este, prestando-se a mandar examinar e informar pelos seus membros mais profissionaes na materia, qualquer assumpto, declina entretanto cathegoricamente, e evitará sempre, empenhar a responsabilidade da corporação em questões em que, por sua natureza, á cada um é livre conservar a sua liberdade e opinião. » — A' vista disto, indica que, caso o Sr. Morsing concorde, seja nomeada uma commissão de nove membros para, examinando os trabalhos por S. S. apresentados ao *Club* informar ao conselho qual o valor technico d'elles e si satisfazem o fim para que foram feitos.

« O Sr. Morsing declara que, trazendo esses trabalhos ao *Club*, não tem por fim solicitar um parecer a respeito contentando-se com a opinião verbal dos seus collegas presentes; mas que nenhuma duvida tem em acceitar o alvitre que acaba de ser lembrado.

« Acceita pelo conselho a indicação, são nomeados para constituirem a commissão os Srs. Herculano Penna, F. P. Passos, Silva Coutinho, F. Mayrink, Carlos Niemeyer, Aarão Reis, Americo dos Santos, André Rebouças e Mello Barreto.

. . . .

Na 50ª sessão do mesmo Club, em 16 de Junho

de 1884, foi lido o parecer dos illustrados profissionaes, que compunham a commissão acima referida.

Diz elle:

« *Parecer n.* 24, *relativo ao exame dos trabalhos executados, na estrada de ferro do Madeira e Mamoré, pela commissão Morsing.*

« A commissão abaixo assignada, nomeada pelo *conselho director* para organisar os trabalhos executados pela *commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré* e informar sobre o valor technico de taes trabalhos e si satisfazem elles o fim para que foram organisados, vem apresentar o resultado do exame a que procedeu sobre os planos e mais documentos, que lhe foram apresentados pelo chefe da referida commissão de estudos, com relação a semelhante assumpto.

« Os trabalhos feitos por essa commissão não são definitivos, e nem como tal foram apresentados; mas apenas estudos preliminares offerecendo elementos para o calculo approximado do custo da estrada e base sufficiente para a deliberação que o governo tivesse de tomar sobre a execução da obra.

N'esse intuito, verificou a commissão de estudos o traçado da linha, corrido pela empreza Collins, desde Santo Antonio até á cachoeira do Caldeirão do Inferno, na extensão de cerca de 106 kilometros, e correu uma linha entre Santo Antonio, de rio abaixo, e Ponto Velho, de cerca de 6 kilometros, sendo este ultimo ponto julgado preferivel para a estação inicial por apresentar melhores condições de porto.

« Além disso, correu a commissão outra linha, rio acima, de cerca de 16 kilometros (linha do projecto), desde a cachoeira do Caldeirão do Inferno até o Salto do Girão, onde fez juncção do traçado Collins, por ella já verificado, com o trecho de 16 kilometros acima referido e a linha que fôra corrida pela empreza *Public*

Works, desde o Salto do Giráo até o ponto terminal da estrada no Guajará-mirim, medindo esta ultima parte cerca de 232 kilometros; sendo, portanto, a extensão total da estrada, desde o novo ponto inicial adoptado (em Ponto Velho) até Guajará-mirim, de cerca de 361 kilometros.

« Do Giráo até Guajará-mirim a commissão não fez estudos proprios sobre o terreno; mas á vista das enormes difficuldades com que lutara, sendo quasi todo o pessoal atacado de terrivel molestia que dizimou consideravel parte d'elle (cerca de 25 %), e tendo, por outro lado, reconhecido por verificação parcial que as plantas organisadas pela empreza *Public Works* (encontradas em poder do delegado de policia de Santo Antonio, que as forneceu á commissão) offereciam o gráo de exactidão exigivel em um estudo preliminar — adoptou-as, usando assim da faculdade que lhe era dada pela parte final do art. 1º das *Instrucções approvadas pela portaria de* 25 *de Novembro de* 1882, *modificadas pelas alterações que baixaram com a portaria de* 30 *de Julho de* 1883.

« A' vista do exame que instituiram sobre os documentos referidos, e das informações fornecidas pelo ex-chefe da commissão de estudos, incontestavelmente um dos nossos mais habeis e experimentados engenheiros sobre questões de estradas de ferro, — são os abaixo assignados de parecer que — os trabalhos, apresentados ao *Club de Engenharia* pelo referido ex-chefe, offerecem, como estudos preliminares, subido valor technico e satisfazem o fim para que foram organisados.

« Sala das sessões do conselho director do *Club de Engenharia*, em 16 de Julho de 1882.—*Herculano V. F. Penna* (relator).—*André Rebouças.*—*Antonio Paulo de Mello Barreto.*—*F. de Paula Mayrink.*—*J. M. da Silva Coutinho.* — *Francisco Pereira Passos.* — *Aarão Reis.*—*Carlos de Niemeyer.*»

Quando a commissão partia do Rio de Janeiro, o ministerio d'agricultura em aviso declarou ao chefe que o governo imperial tinha no mais alto apreço todo o auxilio que se podesse prestar ao Museu Nacional.

Essa parte mesmo não foi descurada pela commissão, que remetteu áquelle estabelecimento além de uma farta quantidade de objectos curiosos dos indios, uma collecção grande de photographias, tiradas pelo dezenhista Vedani, de diversos pontos dos rios Amazonas, Madeira e Negro, e ainda de varias inscripções indigenas feitas sobre pedras, que representam uma verdadeira exposição das bellas artes dos antigos habitantes d'aquellas regiões.

Os distinctos officiaes da nossa armada os tenentes Antonio Madeira Schaw, Bessa, Laurindo e Barbosa, e o Conde de Stradelli muito contribuiram para a acquisição de tão importante collecção.

Abaixo damos o officio com que o sabio Dr. Ladisláo Netto, agradeceu á commissão essas valiosas dadivas:

« Museu Nacional do Rio de Janeiro, em 12 de Maio de 1884.

« Illm. Sr. — Tendo levado ao conhecimento do Governo Imperial os relevantes serviços por V. S. prestados ao Museu Nacional, na qualidade de Chefe da Commissão da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré, fui por Aviso de 7 do corrente, do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, auctorisado a agradecer-lhe, em nome do mesmo Governo, o zelo e dedicação que pôz assim V. S., ao serviço do Museu.

« Felicitando-o por mais esta prova de apreço do Governo Imperial aos seus esforços, reitero-lhe

igualmente os meus protestos de muito particular consideração e da mais distincta estima.—Deus Guarde a V. S. —Illm. Sr. Carlos Alberto Morsing. —O Director Geral. — *Ladisláo Netto.* »

O documento que ora registramos prova, que esta parte do serviço a cargo da commissão, foi tambem plenamente satisfeita.

Passemos aos trabalhos technicos:

A' vista, pois, do douto parecer que acima transcrevemos nenhuma contestação póde soffrer a alta importancia dos estudos feitos.

A commissão de estudos da estrada de ferro do Madeira e Mamoré, supportou com zelo e resignação todos os revezes imaginaveis e a despeito d'elles leal e dedicamente cumprio os arduos deveres que lhe foram impostos, correspondendo, a nosso ver, á confiança que n'ella depositou o governo Imperial.

Ao finalisar-mos a narrativa dos nossos trabalhos apraz-nos do intimo d'alma consignar aqui um voto de profunda saudade pelos nossos bons amigos e companheiros, fallecidos no campo, victimas de enfermidades adquiridas no desempenho de seus deveres, para o que sobrou-lhes até á hora extrema solicitude, zelo e dedicação.

CHOROGRAPHIA

DA

PROVINCIA DO AMAZONAS

CHOROGRAPHIA DA PROVINCIA DO AMAZONAS

Esboço Historico. — Depois da vinda dos franciscanos Domingos de Brieba e André de Toledo, de Quito para o Pará, nasceu no Brazil a idéa de mandar-se uma commissão exploradora pelo rio Amazonas.

Na administração de Jacome Raymundo de Noronha foi d'isso encarregado o Capitão *Pedro Teixeira*, que partio de Cametá em Outubro de 1637, com o pernambucano Pedro da Costa Favella, 70 soldados, e cêrca de 1000 indios, em 47 canôas grandes e 23 menores.

Na confluencia do Napo com o Aguarico, Pedro Teixeira deixou Favella e Pedro Bayão de Abreu com alguma gente, e seguio com parte da columna expedicionaria até Baeza, onde recebeu ordem do Governador Conde de Chinchon para voltar para o Pará, trazendo comsigo 2 sacerdotes, André de Artieda e Christovam de Acuña, os quaes deviam levar para Madrid a noticia de tal exploração. Pedro Teixeira, depois de fazer juncção com Favella no Napo, fincou a 100 leguas acima da confluencia d'esse rio com o Amazonas um marco de madeira, e tomou posse d'esse territorio para a corôa de Portugal, destinando o nome de *Franciscana* á futura povoação, que se fundasse n'essa margem do rio Napo. A expedição chegou de volta ao Pará em 12 de Dezembro de 1639.

Taes foram os primeiros descobrimentos ou reconhecimentos mais circumstanciados da actual provincia do Amazonas. E' verdade que já antes d'isso *Orelhana*, 1540, e *Pedro Ursúa*, tinham vindo pelo rio Amazonas; mas tão de passagem, que não havia exactidão nem minuciosidade no que diziam.

As descidas, bandeiras, ou caçadas de indios foram tornando mais conhecida essa região, e os *curraes*, em que esses infelizes eram cercados para serem vendidos, fazem ainda a imaginação estremecer de horror pelos quadros que então se deram; por exemplo, pelas proezas de Pedro da Costa Favella, que em 1665 incendiou 300 *malócas*, matou 800 selvagens e escravisou 400!...

Além de diversas aldêas, mais ou menos transitorias, fundou-se a primeira povoação (1668), onde actualmente existe a Freguezia de Santo Elias do Jahú. No anno seguinte Francisco da Motta Falcão levantou por ordem do Governador do Estado, a fortaleza de S. José do Rio Negro, origem da actual cidade de Manáos.

Em 1695 os frades Carmelitas e os Jesuitas foram desenvolvendo a catechese, no que sahiram-se muito bem; mas ulteriormente os Jesuitas foram accusados de embaraçar as ordens do Governador do Estado do Maranhão na demarcação de limites, e em outros ramos da administração, servindo isso de motivo para as hostilidades do Marquez de Pombal contra a Companhia de Jesus.

Por Carta Régia de 3 de Março de 1755 (*) foi creada a *Capitania de S. José do Javary* ou do Rio

---

(*) E não 11 de Junho de 1757, como diz o Visconde de Porto-Seguro, nem 11 de Julho de 1757, como diz Abreu e Lima.

Negro, subalterna á do Pará, com a capital na villa de *Barcellos* (aldêa de *Mariuá* ou *Mariohá*). Em 1758 tomou posse da nova capitania o 1º Governador, Coronel Joaquim de Mello Povoas.

Em 1791 a capital foi mudada para *Manáos* ou *Barra*, pelo Governador Manoel da Gama Lobo de Almada; 9 annos depois foi novamente transferida para Barcellos pelo Governador do Estado, D. Francisco de Souza Coutinho, e 4 annos depois (1804) fixou-se definitivamente em Manáos pelo Governador do Estado, Conde dos Arcos.

O Major Manoel Joaquim do Paço, governando essa capitania em 1821, foi deposto por se oppôr ao pronunciamento em favor da revolução de Portugal de 1820, e foi remettido para o Pará, nomeando-se uma Junta Provisoria de Governo, 3 de Junho de 1822.

Apezar de ter a Capitania do Rio Negro eleito dous deputados ás Côrtes de Lisboa (1822), não os elegeu á Constituinte do Brazil, porque a Junta Provisoria do Pará interceptara o decreto e instrucções do Governo Imperial para essa eleição, com o fim de conservar sujeita ao seu dominio a Comarca do Rio Negro.

O destacamento de Manáos e outras populações da capitania levantaram-se em 1822, proclamando-se provincia do Rio Negro, independente da do Pará, acclamando para presidente o ouvidor da comarca, Manoel Bernardino de Souza Figueiredo, e para commandante das armas o tenente Boaventura Bentes. Esse movimento porém foi abafado pelo Presidente do Pará José Joaquim Machado de Oliveira, que fez marchar contra os insurgentes uma força commandada pelo Tenente-Coronel Domingos Simões da Cunha.

Na revolta dos *Cabanos*, 1835, a comarca do Rio Negro soffreu muito; mas Ambrosio Ayres (o *Bararoá*)

pôde ir jugulando a revolta, que afinal foi vencida pelo governo do Pará em 1840, pela rendição dos Cabanos a 24 de Janeiro na Villa Bella da Imperatriz, e dias depois igual facto deu-se na villa de Maués.

Finalmente, por carta de lei de 5 de Setembro de 1850 foi creada a provincia do Amazonas, e installada a 1º de Janeiro de 1852, sendo seu primeiro presidente João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha.

A importancia da provincia do Amazonas é augmentada por ser limitrophe com varias republicas sul-americanas e com a Goyana Ingleza.

Nos annaes da provincia do Amazonas deve ficar lembrada a data de 22 *de Setembro de* 1853, dia em que o vapor *Marajó* partio de Manáos para *Nauta*, no Perú, onde ehegou a 14 de Outubro com espanto das povoações ribeirinhas. Em 55 dias vencera o *Marajó* as 1200 leguas que medeiam de Belem a Nauta, navegando contra a correnteza do rei dos rios, e superando difficuldades extraordinarias.

Uma outra data igualmente memoravel para a mesma provincia é 25 *de Janeiro de* 1875, em que fundeia no porto de Manáos o vapor inglez *Amazonas*, da *Liverpool and Amazon Royal Mail Steam Ship Company, limited*, que fazia a primeira viagem entre aquelle porto e o de Liverpool.

Posição Astrnomica.—Entre 5°, 10' latitude norte, e 10°, 21', latitude sul,—A longitude, toda occidental, é entre 13°, 40' e 32°.

Superficie.—Tem 66,300 leguas quadradas, segundo o senador Candido Mendes, e 60.000 leguas quadradas segundo Pompeu e o Major de Engenheiros Marcos Pereira de Salles. No mappa dos Srs. Barão Homem de Mello e Lomellino de Carvalho vem marcada a superficie

de 1:897.020 kilometros quadrados; no entretanto parece ser mais exacto o calculo que marca a superficie em 2:874.960 kilometros quadrados.

Os seus pontos extremos são os de uma linha de 360 leguas, tendo ao *N.* as cabeceiras do rio *Mahú*, e ao *S.* as do *Javary;* de *E.* a *O.*, 300 leguas desde as nascentes do rio *Cumiary* ou dos *Enganos*, á desembocadura dos *Tres Barras* no Tapajóz.

Limites. — Ao norte a *Guyana Ingleza* pela serra Uari, a republica de *Venezuela* pelas serras Uarusira, Ucucuhy, Tapuyapoca, Parimá, Arivana e Masuaca, e a *Nova Granada* pelo rio Tararira, affluente do Apaporis, e pela serra de Araracóara; ao Sul a provincia de *Matto-Grosso* pelo rio Uruguatás, por uma linha tirada da mais extrema cachoeira d'esse rio á mais proxima cachoeira do Gi-Paranã (ou Machado), pelo mesmo rio Gi-Paranã em toda a sua extensão até o Madeira, e pelo Madeira até á fóz do Beni;—a republica da *Bolivia* por uma recta geodesica de 1331[k],24, desde a confluencia do Beni com o Madeira até as vertentes do Javary, aos 7°,1'15",5''' S., e 84°,8',27", Long. O de Greenwich; — a Leste a provincia do *Pará* pelo rio Jamundá, d'esde a serra de Acarahy até á dos Parintins, na margem direita do Amazonas, e d'ahi por uma linha geodesica á cachoeira de Todos os Santos no Tapajóz, e depois á confluencia do Uruguatás; — a Oeste as republicas do *Perú* e do *Equador*, pelo rio Javary até a sua fóz no Solimões, aos 4°, 13', 21" Lat. sul, e 69°, 55" Long. O de Greenwich, e por uma linha tirada d'esse ponto á fóz do Apaporis no Japurá, e d'ahi á confluencia do Tararira.

Clima. — Ardente e humido nas terras alagadiças, onde predominam as febres intermittentes; salubre em muitas localidades, embora bastante quente pela sua posição geographica.

Aspecto Physico. — Ao Norte e a Leste o solo é montuoso pelas serras e montes limitrophes; na maior parte da provincia o solo é plano, tendo apenas pequenos montes ou elevações, que concorrem para a formação de numerosas cachoeiras, como as do rio Branco, Negro, Japurá, Jamundá, Madeira, etc. Durante a enchente, que começa em Novembro e termina em Junho, a pequena elevação do solo e a grande altura a que chegam as aguas, é vastissima a submersão do territorio das duas provincias banhadas pelo Amazonas e seus tributarios. Na provincia do Amazonas é avaliada em mais de metade da sua extensão a superficie coberta pela enchente. A' medida que a enchente vae progredindo, os *igapós* (terrenos baixos da margem de um rio alagado em grande extensão) convertem-se em outros tantos lagos, os *igarapés* transformam-se em rios caudalosos, que, transbordando e galgando as margens, espraiam-se e inundam as terras em uma zona, que varia de 1 a 20 leguas.

Ilhas. — São numerosissimas as que ha nos grandes rios da provincia: tomam o nome de *furos*, quando formados pelos braços destacados dos rios, como a de *Tupinambáranas*. Só no rio Madeira até a cachoeira de Santo Antonio ha para mais de 50 ilhas, muitas das quaes têm tres e quatro leguas de comprimento: d'essas a das *Araras* é a mais importante e povoada, abundando em seringaes (syphonia elastica).

Portos. — Manáos, Teffé, Tabatinga, Silves, etc., que mencionaremos quando tratarmos da topographia da provincia, cujas povoações e localidades importantes são todas á beira-rio ou nas margens de algum lago.

Orographia. — Nos limites com a Guyana Ingleza e republica de Venezuela apresentam-se as serras mais altas da provincia, taes como as de *Acarahy*, *Curumany*,

Quimirapaca, *Pacarayma*, *Maduacaxés* e *Cucuhy*. Pela serra do Cucuhy, na margem esquerda do rio Negro, acima de Marabitanas, passa a linha divisoria, que, partindo do extremo occidental da serra Pacarayma, dirige-se para as cachoeiras do Cunhary. Na extrema occidental da provincia ha a grande serra de *Araracóara*, que na vertente norte dá curso ao rio *Cumiary* ou dos *Enganos*, e na do sul ao rio *Caquetá* ou *Japurá*. Mais ou menos distantes do rio Branco ha as serras de *Cα-ráuamá*, *Vacary*, *Saparά* e *Pecané;* proximas á cachoeira de S. Felippe (tambem no rio Branco) as serras de *Andáuari* e *Chauida*. Na margem direita do rio Negro ha a serra de *Tunuhy*, entre os rios Içana e Ixié; a serra de *Jacamim*, abaixo de Maraçaby, que é uma cachoeira divisoria do alto e baixo rio Negro. A serra dos *Crystaes*, entre as vertentes do Tacutú e Sarumú. A de *Canariá* no Solimões. As de *Cunauarú* e *Carauaty*, junto ás vertentes do rio Madeira. Limitando com a provincia do Pará ha a serra de Itacamiaba (*), nas vertentes do rio Yamundá, pela qual dizia-se que desciam as legendarias *Amazonas*, trazendo os celebres enfeites ou amuletos, *muirakitans*. Existe tambem n'essa serra um lago, igualmente legendario, o *Yacy-uáruá* ou *Yacy-tapéré*. A' parte sepentrional da serra de Itacamiaba deram os naturaes o nome de *Piróca* (pellada), pela falta de vegetação. Na margem direita do

(*) O Sr. Dr. Barbosa Rodrigues no seu relatorio sobre a exploração do Yamundá, a fls. 33, diz o seguinte: « Itacamiaba é uma abreviatura ou corruptella de *Itá—cáá,—men,*—ána,—Itacamenaba, ou Itacámeaba, que depois fizeram Itacamiaba.—Ao pé da lettra é—*itá*, pedra, *caá*, matto, *meen*, dar, e *aba*, que é uma posposição verbal: fóra da letra se póde traduzir — a pedra no matto sobre a qual se dão, ou então *dadiva de pedra*. »

Amazonas, ainda nos limites com a provincia do Pará, ha a serra dos *Parintins*, que tem impressionado a imaginação do povo pelos dobres de sino, que ouvem-se de noite, facto que o Sr. Capitão-Tenente Amazonas attribue ao movimento dos galhos das arvores, acossadas pelo vento, no campanario de algum estabelecimento jesuitico, abandonado e invadido pelo matto.

HYDROGRAPHIA. — A hydrographia da provincia consiste na bacia Amazonica.

O Amazonas tem a sua principal origem no districto de *Huanaco* (Huanico-Viejo), departamento de Tarmá, provincia de Junin, no Perú, 200^k N N E da cidade de Lima, no lago *Lauri* (Lauricocha), a 10° 30' da Lat. S, principiando com o nome de *Tunguraguá*. A elevação acima do nivel do mar é de 5560^m, ou 4267^m, segundo Castelnau.

Seguindo para N N O através dos Andes, em Jaên de Bracamoros recebe os seus primeiros affluentes conhecidos, ao N o *Chinchipe*, e ao S o *Caxapuya*, fica com 400^m de largura, e torna-se navegavel por pequenas canôas. Depois de 480^k de curso abaixo de Jaên de Bracamoros, recebe pela margem esquerda o *Santiago*, oriundo das visinhanças de Cuenca, e 3^k apenas abaixo da fóz do Santiago precipita-se por uma garganta de mais de 110^m de altura, *pongo de Manseriché*, e fórma um canal encachoeirado, muito estreito, de 20 = a 50^m apenas de largo, e de 8 a 9^k de extensão por entre altas montanhas. Cêrca de 600^m abaixo d'essa enorme corredeira, o rio, sempre por meio de rochas graniticas, muda de direcção em angulo quasi recto para N N E, n'um lugar a que o Sr. Wiener deu o nome de *Ponta de D. Pedro II*, limite actual do Amazonas navegavel por embarcações pequenas.

A alguma distancia ha as corredeiras de *Gusman* e *do Achial*, n'um trajecto de 3[k], mas não difficeis de vencer-se, e vão apparecendo tributarios de vulto, taes como, pela margem esquerda: o *Morona*, que começa nas proximidades do vulcão Sangay, — o *Pastaza*, que nasce ao N do mesmo vulcão e vem desembocar 12[k] depois da barra do Morona, — o rio *Tigre*, o *Xambira*, o *Nanahy*, o *Caciquy* e o *Napo*, vindos das quebradas orientaes dos Andes, o *Içá* ou *Putunayo*, o *Japurá*, o *Rio Negro* etc.; pela margem direita: o *Huallaga*, o *Lameria*, o *Ucayale* e o *Javary*, limite do Imperio com o Perú, e 2 leguas abaixo de Tabatinga.

O *Huallaga* vem tambem da provincia de Junin, no Perú, e tem a sua origem visinha da do Amazonas. O *Lameria*, indicado pela primeira vez pelo Sr. Wiener, principia n'um lago, e, depois de servir de desaguadouro a diversas lagôas, desemboca entre o Huallaga e o Ucayale.

O *Ucayale* ou *Parú*, oriundo das montanhas de *Sica-Sica*, perto do parallelo 15° S, foi por muito tempo considerado como o verdadeiro curso superior do Amazonas.

Depois de engrossado com o Ucayale o rio toma o nome de *Maranhão* ou *Velho Maranhão*, corre durante 30 leguas na direcção de N E até receber o Napo, inclina-se depois para *Leste*, e entra em territorio brazileiro ao receber o *Javary*, na lat. S de 4°, 13', 21'' e Long. O de Green. 69° 55'. Toma então o nome de *Solimões* durante 237 leguas mais de curso até o Rio Negro, e recebe pela margem direita o já mencionado Javary, o Jutahy, Juruá, Teffé, Coary, Purús, Madeira, Tapajóz, Xingú, etc., e os desaguadouros dos lagos Antazes; pela margem esquerda: o Içá ou Putumayo, o Japurá, os desaguadouros dos lagos Saracá, Manaquery,

Anatazes, do Rei, Derury, Anama, Cudajaz e Manacapurú e o importantissimo Rio Negro. (*)

O *Içá* ou *Putumayo*, vem da republica do Equador na lat. S de 2°, 30' e quasi a 24°, 50' Long. O do Rio de Janeiro, correndo de O para E. Tem por affluentes da margem esquerda: o *Pipitari*, *Jurupari*, *Punary*, *Icote*, *Miuhi*, *Upihi*, *Lacauhy*, *Quivié*, *Mamoréca* e *Japacorá;* da margem direita: o *Jaguarilha*, *Itity*, *Achety*, *Itué* ou *Utuá*, *Puruitá* e *Jacurapá*. Antes das cachoeiras o Içá communica-se com o Japurá pelo *Peritá* e depois de encachoeirado, pelo Purcús ou Pureús, por onde ha algum commercio com a Nova Granada.

O *Japurá* ou *Hyupurá* vem das cordilheiras da Columbia, corre a E S E formando muitas cachoeiras e apresentando depois um curso navegavel de quasi 1000^k de aguas crystallinas. No tempo da cheia fórma um vasto estuario, quando se lança no Amazonas; na sêcca apresenta nove canaes ou boccas. Communica com o Orenoco por meio de um braço, que vae ao *Guaviare;* e com o Rio Negro communica pelos seus affluentes *Marajá*, *Puapuá*, *Mamorité*, *Tarairá* e *Apaporis;* e communica com o Uaupés pelo *Pururé-paraná*. Seus principaes affluentes da margem esquerda, são: o *Fragua*, *Cahuan*, *Pajajá*, *Amanú-paraná*, *Uacapú* e *Cumiary* ou dos *Enganos;* da margem direita

(*) O curso do Amazonas, na provincia do Amazonas, é pouco mais de 370 leguas, desde o morro de Parintins a Tabatinga. Já no seu luminoso relatorio de 1865, dizia o Sr. Dr. Adolpho de Barros: — « N'este grande espaço de 370 leguas, ha apenas 9 povoações, que são, na ordem da subida, Villa-Bella da Imperatriz, quasi no extremo inferior da provincia, e distante de Belém 619 milhas, a villa de Serpa, a povoação de Cudajaz, a freguezia de Coary, a cidade de Teffé, a freguezia de Fonte Boa, a povoação de Tocantins, a freguezia de S. Paulo de Olivença, e o ponto militar de Tabatinga, que é tambem freguezia. »

são: o *Picudo, Jacaré, Ipú, Xarupé, Cumacoá, Mutum,* Caniuaré, Arapá, Curucéo e Puréus, etc. E' voz corrente, que ha ouro no Japurá.

O *Rio Negro, (Guriari, Quiriari, Guriguá-curú, Urúna,* do gentio) começa em Popayan na Nova Granada, no parallelo de 2°, Lat. N, ao N E de Caquetá, corre na direcção de E S E, recebe para mais de 60 tributarios; em alguns lugares tem mais de 4 leguas de largo, e estreita-se muito mais em outros, diminuindo a sua largura a ponto de ter 1/4 de legua, proximo da sua confluencia e na fóz tem 2 milhas, banha muitas freguezias e povoados, entre os quaes a capital Manáos, edificada na sua margem esquerda e 7 milhas da embocadura. E' navegavel até mais de 1.000^k acima da sua fóz, e o seu curso total é de mais de 3.000^k. Entre os seus tributarios sobresahem na margem direita o *Guaupés* (ou Ucayary), e o *Rio Branco,* na margem esquerda, que tem 700^k de curso. Entre as cachoeiras do Rio Negro mencionaremos as de *Tarumam, Camanáos,* das *Furnas, Curuhy, S. Gabriel, Caldeirão, S. Miguel, Carangueijo* e *Tamanduá-Bandeira.* A confluencia do Rio Negro com o Amazonas é a 3°, 9' Lat. S, e 16°, 53' Long. O do Rio de Janeiro. O Rio Negro communica com o Orenoco não só pelo *Cassiquiare,* como tambem pelos *Hiniuhine, Sumité, Itacapú, Huenirida, Auiare, e ainda por um outro canal acima do Guaupés.* Quasi todos os tributarios do Rio Negro são de agua preta, e alimentados com as aguas de lagos, e de terrenos pantanosos, principalmente na parte inferior das cachoeiras. Muitas pessoas attribuem a côr preta á presença de materias vegetaes em dissolução.

O rei dos rios depois de receber o Rio Negro toma o nome de *Amazonas,* e vae sempre recebendo uma immensidade de tributarios caudalosos, taes como: o *Orixamina,* ou das *Trombetas,* que vem das serras de

Tumucuraque, limitrophes com a Guyana, mais ou menos a 2° Lat. N. entre 12° e 14° Long. O do Rio de Janeiro; é muito piscoso e o maior affluente da margem esquerda depois do Rio Negro. O Trombetas forma-se pela confluencia dos rios *Mahú* e *Capú*, e apresenta na extensão de 1°, uma serie de cachoeiras e corredeiras que são: da *Fumaça* (120 palmos de altura), *Canal*, *Baccaba*, *Manioa*, *do Mina*, *Caspacuro*, *Bigode*, *Canigro*, *Franco*, *Tira-camisa*. *Cajueiro*, *Jaicury*, *Inferno*, *Tramalhete*, *Travá*, *Cachorro*, *Quebra-pótes*, *Viramundo*, *Boto*, *e S. Miguel*, ou *Porteira*. Os seus principaes affluentes da margem direita são: *Turumú* e *Cachorro*, e da margem esquerda só o *Caspacuro*. Depois da Porteira deixa de ser encachoeirado, e corre mansamente com 1/4 de milha de largura, deixando o rumo geral de S S E para o de E S E, em 3 elementos: 1° para S E, 2° para E e 3° para E S E 1/2 E. O curso total do rio até a confluencia, em linha recta, póde ser avaliado em 187 milhas, sendo 60 de curso superior, e 127 de inferior. O ponto mais largo do rio é entre a fóz do seu affluente *Cuminá* e o igarapé de *Sapucuá*. Os seus lagos mais notaveis são: o *Sapucuá*, *Arepecú*, *Parú*, *Juquiry-Assú* e *Achipicá*. As principaes tribus indias que habitam o Trombetas são os *Pianasghotós*, Charumás, Tunayanas, e Arequenas, sem fallarmos dos mocambos de gente fugida (*).

O *Yamundá* ou *Nhamundá* ou *Cunury*. Tem o nome de *Yamundá* por causa do nome de um chefe da tribu dos *Uabóys*, e só assim se chama no curso superior até a confluencia do *Pratucú*, e d'ahi para baixo toma o

(*) Sobre o Rio Trombetas ha um interessante relatorio do Sr. Barbosa Rodrigues, escripto em Obydos em 13 de Abril de 1874.

nome de *Faro*, nome que tambem perde chegando ao *Repartimento*, onde divide-se em 2 braços, indo com o nome *Igarapé do Bom Jardim* lançar-se directamente no Amazonas, 37 milhas da cidade de Obydos, e com a designação de Igarapé de *Sapucuá* torna-se tributario do rio Trombetas. O Sr. Barbosa Rodrigues no seu relatorio sobre o rio Yamundá (7 de Outubro de 1874), diz estarem as nascentes d'esse rio acima do Equador, nas vertentes de S O da serra do Acaray, onde tambem nasce o Carimany, confluente do Jatapú, e caminhando a principio para S E inclina-se depois para E S E, e corre muito proximo ao Trombetas, e depois ao Jatapú, que lhe são parallelos. Corre a E S E até a serra Parintins-merim, e até o Jaboty-cóara ; d'ahi até a confluencia do Pratucú corre a S S E 1/2 S E; e toma o rumo de E até o rio Uaiby, depois para o S até Faro, e d'ahi até o Amazonas o igarapé do Bom Jardim vae na direcção de E N E, e o igarapé de Sapucuá segue o rumo de N E até o rio Trombetas. O seu curso total é cêrca de 135 leguas, sendo 61 mais ou menos embaraçadas por cachoeiras. Entre os seus affluentes apontaremos na margem esquerda o *Yamari*, *Paranapitinga*, *Caapoan*, *Anincha'*, *Incy* e *Uaiby;* na margem direita : o *Pratucú*, *Jatuaraaa* e *Dacuary*. No alto Yamundá os principaes lagos são, por ordem da grandeza, o *Marapé*, *Puraqué-cóara*, *Mucura* e *Caçaua' ;* no baixo Yamundá estão os maiores lagos: *Curauary*, *Algodoal* ou *Grande*, *Aparana'*, *Uixinaca'*, *Acaráquiçana'*, *Maracanã*, etc. A posição astronomica da fóz do Yamundá no Amazonas, é Lat. S 2,° 3,' 24'', e Long. O do Rio de Janeiro 12,° 55,' 30''. O Yamundá é celebre porque em 1539, Orelhana entrando pelo rio Napo no *Paraná-guassú* (Amazonas), e descendo por este até o Oceano, suppoz que nas margens do magestoso rio existiam as *Amazonas ;* mas foram as mulheres dos Ycamiabas que elle vio e phantasiou o resto.

O Amazonas recebe mais pela margem esquerda o *Urubú-cóara* e o *Parú*, vindos da Serra Velha, o *Jary* e o *Anarapucú* vindos da serra de Tumucumaque.

Affluentes do Amazonas da margem direita:

Javary, que serve de limite occidental da provincia, principia na Lat. S 7,° 1,' 15,'' e Long. O do Rio de Janeiro 31,° 1,' 24,'' 07,''' e tem um curso de mais de 700^k até a sua barra, quasi em frente a Tabatinga, onde o Rei dos Rios perde o nome de Maranhão, para tomar o de Solimões. As suas aguas são brancas, e entre os seus tributarios mencionaremos o *Paysandú*, *Galver*, *Javary-merim*, *Jaturana* e *Curuçá.*

Jutahy ou *Hyutahy* de curso ainda não bem conhecido, mas extenso e de agua preta, é oriundo de Cusco, e celebre pela viagem de Orsúa em 1560, vindo do Perú: tem a fóz 400^k abaixo da do Javary.

Juruá ou *Hyuruá*, de aguas brancas, tambem pouco explorado, mas filho do lago Rogagualo, no Perú; não tem cachoeiras e segue a direcção geral de N E; tem communicação com o Jutahy por meio de canaes naturaes, um de 15 leguas, e calcula-se o seu curso em mais de 1300^k; tem a sua fóz 150^k abaixo da do Jutahy.

Teffé, de aguas pretas, com um curso de quasi 1000^k, tem a barra a 3°, 16', Lat. S, e 22°, 2', Long. O. Nas suas margens habitam os *Catuquinas;* mas o gentio *Mura* é quem explora a navegação do rio.

Coary, tem cêrca de 600^k de curso, dos quaes 400^k já navegados; desemboca no lago do mesmo nome, que vae cahir no Amazonas a 4°, 3' Lat. S, e 20° 23' Long. O. O Coary não tem cachoeiras e as suas aguas são pretas. O lago Coary tem 12 milhas de comprimento, sobre 5 de largura: dista 132 milhas da fóz do Purús. Mais outros rios cahem no mesmo lago, e são o Urucú-paraná e o Ourané.

Purús ou *Pocaya*. Segundo o Sr. Tenente-Coronel Labre, *Purú-purú* — quer dizer *pintado*, ou *myra-purú* — gente pintada. Foi explorado por Mr. W. Chandless de Junho de 1864 a Fevereiro de 1865, em 3140^k de curso até o parallelo de 10°, 5', S; tem um curso total, provavel, de 3500^k, nascendo na lat. de 11° S. Quando se lança no Amazonas tem 2^k de largo. Os seus principaes affluentes são: — da margem direita *Patos*, *Urbano*, *Iapaba*, *Aracá*, *Hyacú*, *Aquiry*, *Sepatynim*, *Ituxi*, *Mucuhy*, *Jacaré* e *Paraná-pixúna*; da margem esquerda: o *Curiahan*, *Curiuhá*, *Richala*, *Taranaca*, *Mamoria-grande*, *Tauynim*, *Inauynim*, etc. O seu curso póde ser dividido em *Baixo-Purús*, desde a fóz até o rio Tapanha, 505 milhas, — *Medio-Purús* desde esse ponto até o rio Mamoriá-Assú, 385 milhas e *Alto-Purús* d'ahi até as cabeceiras, mil e tantas milhas. Das expedições para o reconhecimento das cabeceiras do rio apontaremos a de *João Cametá*, que chegou até o Ituxy, 700 milhas; — a do pernambucano *Seraphim Salgado* em 1852, tendo percorrido 1300 milhas, — a de *Manoel Urbano* em 1860, — e a de Mr. W. Chandless, supracitada, e sobre a qual leu umas *Notas* perante a *Sociedade Geographica de Londres* em 26 de Fevereiro de 1868. Ha tambem um bom trabalho, embora resumido, do Sr. Tenente-Coronel Labre sobre o *Rio Purús*. As principaes tribus da zona do Purús e seus affluentes são: os Hypurinás, Jamamadys, Manetenerys, Canamarys e Catianás. Não terminaremos este resumo sobre o Purús, sem transcrevermos as seguintes linhas do Sr. Dr. Adolpho de Barros: — « Sem cachoeiras, sem grandes correntezas, sem ilhas que lhe obstruam o leito, diminuindo a profundidade pela divisão das aguas, o Purús não só offerece livre e mais extensa navegação do que qualquer outro dos tributarios do grande rio, cómo estabelece communicação para a parte mais rica da America do Sul. »

Tapajóz (Paraná-pixuna, Tupayú-parana') formado pela reunião do *Arinos* e do *Juruhena*, cada um tendo já mais de 100 leguas de curso. O Arinos vem do Morro do Buritysinho, da Serra Azul, em Matto Grosso, e o Juruhena desce no parallelo 14°, 42', 30'' S, do planalto dos Parecís, em contravertente com o Guaporé, que lhe fica 2 leguas a E. Mais ou menos no parallelo 9,° 30' S, e meridiano 14° 30' O, reunem-se o Juruhena e o Arinos, e com o nome de *Tapajóz* percorrem mais de 1300^k, sendo 330^k navegaveis. Recebe numerosos tributarios, entre os quaes lembraremos o rio *S. Manoel, das Tres Barras* ou *Paranatinga*, limite em quasi todo o seu curso com a provincia do Pará. Das povoações que banha uma é Santarem. Os indios que ultimamente habitavam o Tapajóz eram os *Parintintins*, *Parahités*, *Apiacás*, *Tupururús*, *Iauritês*, *Tapaiunas*, *Andiráz* ou *Jacarénaras*, *Amaueús*, *Paranaritês*, e as grandes tribus dos *Mundurucús* e dos *Maués*.

Curuá, tem a fóz a 13 1/2 leguas abaixo do Tapajóz.

Xingú, já anteriormente um pouco conhecido, mas ultimamente explorado pelos Drs. Carlos von Steinen (de Berlim), Othon Clauss (de Norumberg) e Guilherme von den Steinen (de Dusseldorf). A fóz do *Botovy*, onde tres rios formam o Xingú, foi demarcada na Lat. 12.° S. Tem o Xingú mais de 500^k de curso encachoeirado, e 300 leguas de rumo de curso, que com as voltas passam de 500. O rumo ordinario é para o N; no leito, largo de 6^k, ha 23 ilhas. Lança-se no Amazonas na Lat. S de 1° 42,' e Long. O 8,° 5,' 4''. Em 1843 foi visitado pelo Principe Adalberto, da Prussia, acompanhado pelo Conde (hoje Principe) de Bismark, e pelo conde de Oriola.

Depois de receber o Xingú pela margem direita, o Amazonas com 2 leguas de largura, passa pela ilha de Gurupá, e por uma infinidade de outras ilhas, formando

2 canaes principaes: o *do Norte,* que dirige-se para Macapá, com 6 leguas de largura, e fica depois com 45 leguas, desde o Cabo Norte até á Ponta do Maguary, e o *do Sul,* que tem tambem muitas ilhas e furos, e que defronte de Marajós recebe o *Tocantins,* e 25 leguas abaixo de Belem, entra no Oceano com 12 leguas de largura, entre Maguary, na ilha de Marajós e Tigioca no continente.

No braço ou canal do Norte, observam-se as *pororócas,* principalmente nos pleni e novilunios; assim como dá-se o embranquecimento e adoçamento das aguas do mar durante mais de 30 leguas.

O *Tocantins* forma-se pela confluencia do rio *Uruhú,* oriundo da Serra Dourada, ao S E da cidade de Goyaz, aos 16,° 30' Lat. S., com o rio *das Almas,* que sahe dos Montes Pyreneus na mesma provincia, 3 leguas a N E da cidade da Meia-Ponte, pouco mais de 16° de Lat. S; reune-se-lhe depois o rio *Maranhão,* oriundo da Lagôa Formosa aos 15,° 28' Lat. S; 40 leguas adiante recebe o *Paranatinga* pela direita: outros tributarios se lhe juntam, como o *Santa Thereza* pela esquerda, e toma o nome de *Tocantins,* que conserva mesmo depois de receber o *Araguaya,* seu gigantesco affluente da margem esquerda; d'essa confluencia ainda corre por 670^{k} até confundir-se com o Rio *Pará,* e lançar-se no Oceano. O curso total do Tocantins é avaliado em 2200,^{k} tendo mais de 50 confluentes entre rios e desaguadouros de lagôas.

O *Araguaya* (Rio Grande ou *Berocoan* dos indios Carajás) principia aos 19° de Lat. S na Serra do Cayapó, e atravesa a provincia de Goyaz de S a N até reunir-se ao Tocantins em *S. João das Duas Barras.* Começa pelo ribeirão das *Duas Pontes,* na Serra do Cayapó, o qual junta-se ao *Pitombas,* vindo da Serra das Divisões, e correm depois com o nome de *Cayapó-grande* durante

mais de 500^k, recebendo diversos tributarios, como, pela direita: o *Bonito* (oriundo da Serra de Santa Martha), e o *Cayapó-merim* (da Serra da Sentinella); pela esquerda o do *Barreiro* ou do *Cotovello* (vindo das abas orientaes da Serra das Divisões): toma então o nome de *Rio Grande*, e vae recebendo pela direita o rio das *Almas* (oriundo da Serra da Sentinella), o *Claro* ou *Diamantino* (da Serra de Santa Maria), o *Agua-Limpa* (da Serra Dourada), e o *Vermelho* (da Serra de Ouro Fino); toma então o nome de *Araguaya*, e recebe pela direita o rio do *Peixe* ou *Tesouras* (da Serra do Carretão) e o importantissimo *Crixá* (da Serra de S. Patricio); e pela esquerda o *Alagado* (junto ao porto da Piedade). A 72,^{k}24 ao N da fóz do Crixá, na Lat. 12,° 44', divide-se o Araguaya em 2 braços, que formam a ilha de *Santa Anna* ou do *Bananal;* o maior, ou da esquerda, conconserva o nome de Araguaya, e o menor, toma o nome de *Chavantes* ou *Furo do Bananal;* os dous braços confundem-se depois na Lat. S de 9,°44'. O braço maior recebe alguns tributarios importantes vindos de Matto-Grosso, como *Crystallino*, o *das Mortes*, com cêrca de 800^k de curso, e que se lhe junta por 2 bocas além do meio da Ilha do Bananal, e a 195^k abaixo da bifurcação, o da *Casca*, e o *Tapirapé* (Manamberõ ou Rio das Pedras), de curso talvez igual ao das *Mortes*. O Braço Direito ou Furo do Bananal recebe affluentes menos volumosos, e que são: o *Chavantes* (vindo da Serra Pintada,) o *Tucupá* ou *Pequeno*, e o *Javaés* (nascidos na Serra do Estrondo). Depois da juncção dos 2 braços ainda o Araguaya recebe outros tributarios, como o *Cujurú*, o *Aguiquy*, e finalmente o *Gradaús;* reune-se ao Tocantins em S. João das Duas Barras com muito maior volume d'aguas e extensão do que o seu émulo, cujo nome fica dominante. O seu percurso total é orçado em 1800^k. Omittimos dizer que a ilha de Santa Anna ou do Bananal (*Caruonaré* do gentio) é

maior do que alguns Estados europeus, taes como a Suissa, Hollanda, Dinamarca, e quasi tão grande como Portugal.

Producções Naturaes. — Seria um trabalho extensissimo se quizessemos mencionar com alguma particularidade a flora do *Valle Amazonico;* ponderaremos apenas que não ha região mais amplamente dotada n'esse sentido.

Todas as madeiras do mundo ahi são representadas, ou por especimens da sua propria classe, ou por substitutos magnificos, como por exemplo a *Teka* da India, substituida perfeitamente pelo *Acapú* (Voucapoua Americana) e pela *Itaúba* (Acrodiclidium superior, raro) Como arvore gigantesca mencionaremos a magestosa *Sumaumeira* (Eriodendrum Sumauma), que attinge ás mais colossaes proporções do reino vegetal, lembrando o celebre *Boabab* da Senegambia. Como admiravel planta aquatica apontaremos a gigantesca *Uapé-Jaçaná* (Victoria Régia), cujas folhas têm de 15 a 18 pés de circumferencia.

Entre as madeiras de lei do valle amazonico, empregadas pela engenharia, architectura, marcenaria e carpintaria mencionaremos a *muirapinima* (brosimum discolor), o *páo marfim* (aspidos-sperma eburneus), o *cumarú* (dipteria-odorata), a *tatajuba* (maclura, spcimen variavel), o *condurú* (brosimum condurú), *oiti amarello* (brosimum luteum) *peroba* (aspido-sperma gomesianum), *pequiá* (aspido. olivaceum), *páo setim* (asp. sp. var.) *vinhatico* (acacia maleolens), *angelim* de diversas especies (andira), *páo ferro* (apuleia, cœsalpinia ferrea) etc., páo brazil (cœsalpinia echinata), *eribá* e suas variedades (cetrolobium robustum), *jacarandás* de diversas côres, preto ou *cabiuna* (dalbergia nigra), *rosa* (machœrium), etc., *sucupira amarella* (ferreirea spectabilis), *jatobá* (hymenœa

courbaril), *oleo vermelho* (hym. spectabilis), *gonçalo alves* (astronium fraxinifolium), *tapinhoam* (sylvia navalium), etc., etc.

Entre as plantas textís mencionaremos apenas as *piassabas* (attalea funifera, e Leopoldinia piassava), *coqueiro da India* ou da *Bahia* (cocos nucifera), *tucum* (bactris setosa), *bacuri* (platonia insignis), *piteira* (fourcroya gigantea), *gravatá branco* (bilbergia tinctoria), etc., etc.

Como plantas oleosas lembraremos a *copahiba* (copaifera sp. var.), as variedades numerosas de *coqueiros*, a *andiroba* (carapa gujanensis), a *mamoneira* (ricinus communis), o *andaassú* (Joahnnesia princeps), a *sapucainha* (carpotroche brasiliensis, a *castanheira* (Bertholetia excelsa, etc., etc.

As castanheiras acompanham de longe o curso do Amazonas. — « Ao Norte e ao Sul das planicies do « Amazonas, — diz o Sr. Ferreira Penna, ellas acom- « panham uma larga zona ou facha, passando de um « lado pelas cachoeiras do Tocantins, Pacajá, Anapú, « Xingú, Tapajóz e Madeira, e de outro lado pelas do « Jary, Parú, Mayncurú, Curuá e Trombetas, indo reap- « parecer nas terras altas e pequenas montanhas do « Jamundá e Uatumam. »

Entre as plantas gommosas e resinosas, e que constituem uma das riquezas das duas provincias amazonicas, mencionaremos a *seringueira* (siphonia elastica), a *mangabeira* (hancornia speciosa), a *maçaranduba* (minusops excelsa), o *cajueiro* (anacardium occidentale), o *angico* (pithecollobium gummiferum), o *páo de breu* (amyris elimifera), o *anami* (calophyllum brasiliensis).

São numerosissimas as plantas que servem para a tinturaria, como o *páo brazil* (cœsalpinia echinata), o

guarabú (peltogryne guarabú), o *urucú* (Bixa Orelhana), o *genipapeiro* (genipa. sp. var.), a *tatajuba*, etc.

As plantas aromaticas são tambem variadissimas, como o *craveiro da terra* (calyptranthes aromatica), o *cumarú*, a *canella de cheiro* (oreodaphne opifera) o *cacaoseiro* (theobroma cacáo), a *baunilha* (vanilla aromatica), etc.

As palmeiras são variadissimas, sobresahindo pela sua elegancia e delicadeza as *assahys* (euterpe edulis), *tucuns* (astrocarium), *bacabá* (œnocarpus dischylus), *javary* (astrocarium javari), *murú-murú* (astr. murú-murú), *inajá* (maximiliana régia), *jupati* (raphia), *miriti* (mauritia), *popunha* (guilielma), *mucaja* (acrocomia), *ubim* (geonoma), *curuá* (attalea spectabilis), *bussú* (manicaria), com as folhas dentadas como uma serra, *paxiuba barriguda* (iriartéa venticrosa), peculiar das margens do Solimões, como a *assahy* o é das margens do Baixo Amazonas, etc.

Entre as plantas medicinaes occupam logar distincto a *salsaparrilha* (smilax), a *ipecacuanha* (cephaelis Borreria e Richardsoina), a copahiba (copaifera officinalis), *caroba* (jacarandá procera), *cainca* (chiococea anguifuga de Martius), *guaraná* (paulinea sorbilis), *paracary* ou *boiacaá* (peltodon radicans), etc.

Como alimenticias apontaremos apenas o aipim, a mandioca, os inhames, carás, mangaritos, etc., e lembraremos as *bananas* (familia das musaceas), *sapotís*, *abíos* (familia das sapotaceas), *atas* (familia das anonanas), *goyabas*, *araçás* (familia das myrtaceas), *abacaxís*, *ananazes* (familia das bromeliàceas), para avaliarmos da variedade que existe.

NO REINO ANIMAL riquissimo tambem é o valle do Amazonas, principalmente na ornythologia e icthyologia.

Na ordem dos quadrumanos ha o *guariba* (mycetes semiculus), os *saguis* (jacchus vulgaris e jacchus humeralifer), (ucthecia nigra, etc.), os somnolentos *acutipurús*, e os interessantes *coatás* (atteles paniscus), *macacos de prego* (cebus cirrhifer), *macaquinhos de bocca preta* (chrysothrix sciureus), etc.

Os *cheropteros* são representados pelos *guandirás* ou *andirás* (phyllostoma hastatum) e outros morcegos menores.

Dos *carnivoros* mencionaremos especialmente 6 especies de onça, das quaes 5 classificadas por Mr. E. Liais: — a 1ª, *onça pintada* ou *verdadeira* (Felis yauarité); 2ª, *pacuá-soróroca* ou *urú-yauára* (F. yagua-pará); 3ª, a *yauaraúna* (F. jaguatyrica); 4ª, a *çuaçuarana* (F. suçuaçuara); e 5ª a *çuaçuarana de lombo preto* (F. concolor) e uma 6ª a *Yararaété-caiárara*, assim chamada pelo Sr. Dr. Barbosa Rodrigues. Além d'essas ha as raças hybridas *Yauarité-tauá* (amarella com as mãos brancas) e a *piranga*, ou avermelhada e sem manchas, e uma muito rara e que dizem ser a mais terrivel, o tigre pintado, ou *murutinga*, de que falla Paul Marcoy. Ha tambem o *maracayá* (F. maracajá), o *Guará* (canis jubatus), o *cachorro do matto* (canis ou vulpes brasiliensis). Não faltam os *jupáras* ou *kinkajús* (cercoleptes de Illiger), os *coatís*, os *guaxenins* (procyon carnivorus), as *lontras* ou *iríranhas* (lutra brasiliensis).

Na ordem dos *roedores*, além das *capiváras*, *pacas*, *caxinguelés*, *cuandús*, *preás* e *coelhos* (lepus brasiliensis), ha 4 especies de cotias, já descriptas por Mr. E. Liais e mais uma 5ª, a dasyprocta longicaudata, do Sr. Dr. Barbosa Rodrigues.

Os *pachydermes* constam da *anta* (tapyrus americanus), *caetetús*, (dycotyles labiatus) e das *queixadas*, ou porcos do matto (dyc. torquatus).

Quatro especies de *veados* (cervus) representam os *ruminantes*.

Na ordem dos *desdentados* figuram as varias especies do genero *dasypus*, tatús ; 3 diversidades de tamanduás : o *bandeira* (myrmecophaga jubata), o *t. cavallo* (myrm. tetradactyla) e o *merim* (myrm. didactyla), assim como as *preguiças* (bradypus torquatus e tridactylus).

Diversas especies de *gambás* conta a ordem dos *didelphos*.

Na ordem dos *cheloneos* ha 6 especies de tartarugas : 1ª a grande ou *ayuassá* (podoenemis expausa) ; 2ª *tracajás* (emis tracajá, de Spix) ; 3ª a *cabeçuda* (emis macrocephala) ; 4ª a *pitiú* ou *acambéoa* do Solimões (podocnemis) ; 5ª a *pintada* (emys) e 6ª a *membéca* ou *molle* (Trionix).

Na ordem dos saurios, o *jacaré-assú* (alligator-sclerops), o *coruá* (sp. nob.) e o *jacaré-tinga* (allig. palpebrosus) muito menor e mais claro, são numerosissimos nos vastos rios das duas provincias. Uma das curiosidades d'essa região é a caçada do jacaré pela onça.

Os *ophidios* são amplamente representados, havendo-os de todos os tamanhos, côres e especies, taes como os surucucús, jararacas, jararacussús, cascaveis, coraes, caninanas, giboias, sucuriús (boa anacondo).

Os *batracios*, rãs e sapos, abundam em todo o valle amazonico.

A classe dos *insectos* é numerosissima, taes como as *abelhas* (melliponas), os *lepidopteros*, os brilhantes *coleopteros*, etc.

A ornythologia é uma das mais ricas do mundo ; desde as aves de rapina até o mais delicado beija-flôr, ha variadissimas especies, taes como o urubú-rei (sarcoramphus), o aucanan (falco cachinans de Linêu), a thesoura (milons yapá), corujas (stria cunicularia e ferru-

ginea); *sabiás*, *corrupiões*, *caraúnas* ou *xexéos* (cassicus icteronotus hœmorrhous), *japús* (cassicus cristatus), *ciganas* (opistocumus cristatus), *tucanos* (ramphastus), *gallo da serra* (pipra rupricola de Buffon), *araçaris*, *araras*, *maracanans* (conurus guyanensis), *papagaios* (pittacus), *periquitos* (pittaculus), *anús brancos* e *pretos* (coccysuse e crotophagamajor), *picapáos* (picus), *jacús* de 3 variedades: *assú*, *peba* e *tinga* (penelope), *mutuns* (crax alector), *jacamis* (psophias), *joós* (tinamus), *zabelés*, *nambús*, *perdizes* e *codornizes*, *capoeiras* (odontophorus), *trocal*, *pomba* (columba), *garças* (ardea), *colhereira* (platalea), *jaburú* (mycteria), *narcejas* (scolapos), *martim pescador* (alcedo), *maçaricos* (numenius), *carões* (ibis), *corócoró* (ibis melanopis), *guará* (ibis ruber), *canintahús* (palamedea cornuta), *jassanãs* (parra), *piassoca* (parra-jacana) *frango d'agua* (gallinula), *patos* e *marrecos* (anas), *irerês* (anas viduata), *mergulhão* (colymbus), *ganso do amazonas* (anser jubatus), *cysne* (cygnus ningricollis), *pavão* (euripigia hellias) com os ninhos semelhantes aos do *joão de barro*, etc., etc., etc.

Tanto no rio Amazonas como em muitos dos seus affluentes encontra-se o *peixe-boi* ou *manay* (manatus-amazonicus) O professor Agassiz encontrou 4 especies de bôtos desde o Pará até Tabatinga.

Os rios e lagos das duas provincias amazonicas abundam em especies de peixes, para mais de 1300 inteiramente novas e reconhecidas pelo Professor Agassiz. Um dos generos de alimentação das duas provincias é mesmo o *pyrarucú* (vastus gigas, de Castelnau). O *poraquê* (gymnotus electricus) é um dos curiosos peixes d'essa região. O sabio Agassiz chegou á conclusão de que os peixes da bacia amazonica em sua quasi totalidade tem um *caracteristico marinho*, que lhes é proprio, e que não se encontra nos peixes das mesmas classes dos outros rios do mundo. O mesmo sabio tambem

affirma a localisação distincta das especies particulares de peixes em grandes zonas differentes da bacia amazonica, observando porém que essa limitação notavel das especies em áreas diversas não exclue a presença simultanea de algumas especies em toda a bacia amazonica, como por exemplo, o pirarucú, que encontra-se desde o Perú até o Pará.

O Reino Mineral conta ricas jazidas de pírites, schisto, e grés argilloso, louza e pedra de amollar, silex (*pederneiras*), grandes depositos de calcareo, barro de louça e de tingir (*curí*), talco, etc. ; ha em conjecturas minas de carvão de pedra, e de ouro, estas principalmente para as bandas do Rio Branco.

Agricultura, Industria e Commercio.—Possuindo um solo uberrimo, a provincia do Amazonas tem no entretanto a sua lavoura em deploravel estado, limitando-se a muito escasso plantio de café, canna de assucar, algodão, fumo, mandioca e cereaes que não chegam para o consumo.

O cacáo, a baunilha, as castanhas, a salsaparrilha, ipecacuanha, gomma elastica, emfim os productos naturaes e os extractivos, *de facil preparação*, o pirarucú, couros de boi e de veados, estôpa, guaraná, manteiga de tartaruga, oleo de copahiba, e madeiras, principalmente a afamada *muirapinima* (que imita a tartaruga), são os principaes artigos da sua industria e do seu commercio. As suas transacções mercantis são com as republicas visinhas e com a provincia do Pará, não só por grandes canôas e embarcações á vella, como por meio de barcos a vapor tanto nacionaes como estrangeiros.

População. — Póde ser calculada em 76.000 habitantes, numero que pouco differe do adoptado pela repartição da Estatistica do Imperio.

N'esse numero não se incluem os indios ainda não catechisados, por habitarem regiões mal conhecidas ou ainda não exploradas.

Nos elementos componentes da população da provincia predominam pelo *numero* os da raça india ou americana, seguem-se os *mamelucos*, resultantes do cruzamento dos indios com a raça branca; ha depois os resultantes do cruzamento da raça negra com a india ou com a branca; e a final conta-se a raça branca ou européa, predominante pela intelligencia e pela industria, e é menos numerosa a raça negra ou africana.

Apezar de merecer toda a importancia a catechese dos indios, existiam em 1875 apenas 3 missões, a do *Caldeirão*, a de *S. Pedro*, e a de *S. Francisco*, sob a direcção em chefe do Superior dos Missionarios Capuchinhos, Padre Samuel Moncini. Entre as numerosas tribus indias da provincia mencionaremos as dos Maués, Muras, Purupurús, Jumas, Uginas, Uracaycús, Marauás, Muçurunas ou Mangeronas, Catuquinas, Passés, Xumanos, Uaupés e Mundurucús.

DIVISÃO ADMINISTRATIVA E JUDICIARIA. — Por decreto n. 8100 de 21 de Maio de 1881 foi a provincia do Amazonas dividida em 2 districtos eleitoraes com 11 municipios e 25 parochias. Dá 1 Senador, 2 deputados á Assembléa Geral e 20 á Provincial.

A provincia conta 6 comarcas: *Alto-Amazonas*, *Itacoatiara* (ou Serpa), *Parintins*, *Solimões*, *Rio Negro* e *Madeira*.

A da capital, ou Alto Amazonas foi creada por decreto de 26 de Julho de 1850 e decreto n. 5069 de 28 de Agosto de 1872.

A de Itacoatiara por lei provincial n. 341 de 26 de Abril de 1876 e decreto n. 6253 de 12 de Julho de 1876.

A de Parintins por lei provincial n. 84 de 24 de Setembro de 1858 e decreto n. 2315 de 11 de Dezembro de 1858, e n. 5069 de 28 de Agosto de 1872.

A de Solimões por lei provincial de 7 de Dezembro de 1853, e constituida a 19 de Março de 1855.

Tambem teve os decretos ns. 1341 de 2 de Março de 1854 e 5069 de 28 de Agosto de 1872.

A do Rio Negro por lei provincial n. 234 de 30 de Abril de 1873, e constituida a 25 de Setembro do mesmo anno. Teve tambem o decreto n. 5325 de 2 de Julho de 1873.

A do Madeira por lei provincial n. 386 de 14 de Outubro de 1878, e decreto n. 8187 de 9 de Julho de 1881.

TOPOGRAPHIA. — Tem 4 cidades: Manáos, Itacoatiara, Teffé e Parintins, e 11 villas: Barcellos, Borba, Cudajaz, Coary, Labria, Manicoré, Moura, Maués, Olivença, Sylves e Villa Nova da Barreirinha.

Manáos, capital da provincia, com 5 a 6000 habitantes. Antiga Villa da Barra do Rio Negro, na margem esquerda d'esse rio, em uma pequena eminencia, 18^k acima da sua fóz, e 2100^k da cidade de Belem. Teve a sua fortaleza fundada em 1669 por Francisco da Motta Falcão. Recebeu os fóros de villa em 1790, e os de cidade por lei provincial do Pará de 24 de Outubro de 1848. Está na Lat. S 3,° 3,' (*) e Long. O do Rio de Janeiro 16,° 53'. A largura do Rio Negro em frente a Manáos é de 3.500.^{m}

(*) Segundo algnns 3º 8' 4".

Itacoatiara (pedra pintada) ou Serpa: á margem esquerda do Amazonas, em uma collina de 22m de altura, quasi defronte da fóz do Madeira, e 270 leguas, da fóz do Amazonas. Villa em 1759 pelo Governador Joaquim de Mello Povoas, desceu a simples freguezia em 1833, e teve de novo os fóros de villa por lei provincial de 10 de Dezembro de 1857, e de cidade por lei provincial n. 283 de 25 de Abril de 1874. E' um importante entreposto commercial dos Bolivianos com Matto-Grosso. O seu porto foi alfandegado por decreto de 25 de Janeiro de 1872. A sua posição astronomica é de 3,º 3' de Lat. S e 15,º 32' Long. O do Rio de Janeiro. (*)

Teffé ou *Ega*, bem situada na margem direita do Rio Teffé, 2 leguas distante do Solimões. Começou na ilha dos Veados, pouco abaixo da embocadura do Juruá, d'onde frei André da Costa mudou-a para o sitio em que está.

E' um bom entreposto commercial. Villa em 1759, psssou á graduação de cidade por lei provincial n. 4 de 15 de Junho de 1855.

Parintins, anteriormente *Villa Bella da Imperatriz*, antiga missão da *Villa Nova da Rainha*, cabeça da comarca de Parintins, situada n'uma ilha rodeada pelo Amazonas ao N, pelo Ramos ou Tupinambarana ao S e pelo Paraná-merim do Limão a O. Freguezia de Tupinambarana em 1833, foi elevada a Villa Bella da Imperatriz por lei provincial de 15 de Outubro de 1852, e installada em 1853. A ilha tem 22 lagos e contem 25 fazendas de criação de gado: o cacáo é a base principal do seu commercio, que tambem se occupa com a

(*) O *Roteiro do Amazonas* dá 3º 8' 18' Lat. S e 15º 16' 22' Long. O.

borracha, pirarucú, tabaco superior, cravo, copahiba, puxerim, etc. A sua fundação data de 1796, quando o Capitão José Pedro Codovil ahi reunio alguns indios maués e sapopés. Passou á graduação de cidade de Parintins por lei provincial n. 499 de 30 de Outubro de 1880. (*)

Barcellos, na margem direita do Rio Negro; antiga capital da capitania. Começou junto á fóz do rio Uenenexi para habitação de indios Manáos, Barés e Bayanahys. Foi fundada pelo indio *Canandri*, chefe dos Manáos, com o nome de aldêa *Mariuá:* foi elevada á cathegoria de villa em 6 de Maio de 1758 com o nome de *Barcellos*. Ahi se reuniram os membros da commissão demarcadora de limites, da qual eram chefes o Governador do Estado do Maranhão Francisco Xavier Furtado de Mendonça, e por parte da Hespanha D. José de Iturriaga. Por algum tempo séde do Governo da Capitania revesou essas honras com a villa de Manáos, até que em 1804 perdeu-as denifitivamente. Foi patria do poeta Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha.

Borba, villa em decadencia, á margem direita do Rio Madeira, 25 leguas acima da sua fóz. Antiga aldêa *Trocano*, e depois freguezia de *Araretama*. Fundada em 1728 pelo Jesuita João de Sampaio, foi elevada á graduação de villa em 1756 com o nome de *Borba*. E' afamada pelo seu fumo, que até certo tempo era tido como o melhor do Brazil. O seu clima é salubre e aprazivel. Embora em decadencia é a povoação mais importante do Madeira. Tendo perdido os predicamentos de villa, foram-lhe restaurados por lei provincial n. 73 de

(*) Posição astronomica: vide pag. 58.

10 de Dezembro de 1857. Supprimida novamente em 1866, foi restaurada por lei provincial n. 362 de 4 de Julho de 1877, e installada em 14 de Fevereiro de 1878. (*)

Cudajaz, á margem esquerda do Solimões. Em 1864 ahi aportaram os irmãos Rocha Tury para explorarem o lago Cudajaz e o rio Purús. Freguezia em 1871 foi elevada á cathegoria de villa em 1º de Maio de 1874, e installada em 5 de Agosto de 1875. O seu commercio basêa-se na exploração da borracha, pesca do pirarucú, e exportação de salsaparrilha. População 2175 habitantes.

Coary, na margem oriental da bahia do mesmo nome, 4 leguas acima da sua barra: tinha antes o nome de *Alvellos*. Foi feita villa por lei provincial de 1º de Maio de 1874 e installada em 2 de Dezembro de 1875. População 2100 habitantes.

Labria, villa por lei provincial n. 523 de 14 de Maio de 1881.

Manicoré, villa por lei provincial n. 362 de 4 de Julho de 1877, e installada em 15 de Maio de 1878.

Moura, villa por lei provincial n. 368 de 16 de Outubro de 1878.

Maués, antiga povoação de *Luséa*, chamada depois Maués; fundada na margem direita do rio do mesmo nome em 1798, por Luiz Pereira da Cruz e José Rodrigues Preto, teve o nome de Villa da Conceição por

(*) Vide pag. 73.

acto da Assembléa Provincial de 1865. Tem um commercio activo, de guaraná, com Matto-Grosso. Já era villa em 1833.

Olivença, a principio *S. Paulo dos Cambebas*, na margem direita do Solimões: villa creada em 1759 por Joaquim de Mello Povoas; perdeu a sua graduação, que de novo lhe foi dada por lei provincial n. 599 de 31 de Maio de 1882.

Sylves, na mais formosa ilha do lago Saracá, antiga aldêa de Saracá, elevada a villa em 1759; decahio a simples freguezia em 1833, e foi feita novamente villa por lei provincial n. 4 de 21 de Outubro de 1852, e installada em 14 de Março de 1853. Tem uns 3200 habitantes. Posição astronomica 2º, 44' Lat. S, e 15º 2' Long. O do Rio de Janeiro.

Villa Nova da Barreirinha, antigamente freguezia de N. S. do Bom Socorro de *Andirá*: foi feita villa por lei provincial n. 539 de 9 de Junho de 1881.

S. José de Marabytanas, importante povoação por ser proxima da fronteira com a Venezuela; derradeira colonia fundada na margem meridional do Rio Negro. Nove leguas acima do forte de S. José, na margem septentrional do Rio Negro está a boca do celebre canal *Cassiquiare*. Os canoeiros contam 485 leguas de Belém ao forte de S. José. A povoação é parochia de Barcellos.

Tabatinga, importante povoação na margem esquerda do Solimões, 2 leguas proximo da confluencia do rio Javary. Defendida pela fortaleza do mesmo nome, levantada em 1776 pelo Major Domingos Franco por ordem do Governador General Fernando da Costa de Athayde Teive. Em 1872 tinha 201 fogos e 786 habitantes, sendo 741 nacionaes e 45 estrangeiros. E' considerada parochia da cidade de Teffé.

Lista dos Governadores da Capitania de S. José do Rio Negro

Teve 7 Governadores de nomeação régia, além de 4 interinos e de uma Junta Provisoria; a saber:

Joaquim de Mello Povoas — tomou posse a 7, ou 27 de Maio de 1758.

Junta Governativa composta de Gabriel de Souza Filgueiras, Nuno da Cunha de Athayde Varona e Valerio Corrêa Botelho de Andrade — tomou posse em 1771.

Joaquim Tinoco Valente — tomou posse em 1772.

Manoel da Gama Lobo d'Almada (fallecido em 27 de Outubro de 1779) — tomou posse em 1778.

Interino, José Antonio Salgado.

Coronel de Engenheiros José Simões de Carvalho nomeado, mas não tomou posse, tendo fallecido antes em Villa Nova da Rainha.

Capitão de Mar e Guerra José Joaquim Victorio da Costa, nomeado em 1805 — tomou posse em 12 de Março de 1806.

Major Manoel Joaquim do Paço — tomou posse em 1818.

Junta Governativa Provisoria em 3 de Junho de 1822, composta de Antonio da Silva Craveiro, Bonifacio José de Azevedo, Manoel Joaquim da Silva Pinheiro, e João Lucas da Cruz; governou em vez do Governador nomeado, Coronel Antonio Luiz Pires Borralho, que não tomou posse. A Junta governou até depois da independencia nacional, 1825, quando o Presidente do Pará, Felix José Pereira de Burgos (Barão de Itapicurú-merim), mandou governar a comarca do Rio Negro, pelo capitão Hilario Pedro Gurjão, feito Commandante das Armas.

Sujeita aos Presidentes do Pará, embora revoltando-se improficuamente, a Capitania do Rio Negro foi elevada á cathegoria de Provincia do Amazonas em 1850, e os seus Presidentes têm sido:

1º João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha — tomou posse á 1º de Janeiro de 1852.

2º Herculano Ferreira Penna — tomou posse á 22 de Abril de 1853.

3º João Pedro Dias Vieira — tomou posse á 22 de Janeiro de 1856.

4º Angelo Thomaz do Amaral — tomou posse á 12 de Março de 1857.

5º Francisco José Furtado — tomou posse á 10 de Novembro de 1857.

6º Manoel Clementino Carneiro da Cunha — tomou posse á 24 de Novembro de 1860.

7º Sinval Odorico de Moura tomou posse — á 7 de Fevereiro de 1863.

8º Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda — tomou posse á 7 de Abril de 1864.

9º Antonio Epaminondas de Mello — tomou posse á 24 de Agosto de 1865.

10. José Coelho da Gama e Abreu — tomou posse á 24 de Novembro de 1867.

11. Jacintho Pereira do Rego — tomou posse á 9 de Fevereiro de 1868.

12. João Wilkens de Mattos — tomou posse á 26 de Novembro de 1868.

13. José de Miranda da Silva Reis — tomou posse á 8 de Junho de 1870.

14. Domingos Monteiro Peixoto (Barão de S. Domingos) — tomou posse á 8 de Julho de 1872.

15. Antonio de Passos Miranda — tomou posse á 7 de Agosto de 1875.

16. Domingos Jacy Monteiro — tomou posse á 26 de Julho de 1876.

17. Agesiláo Pereira da Silva — tomou posse á 26 de Maio de 1877.

18. Barão de Maracajú — tomou posse á 7 de Março de 1879.

19. Coronel José Clarindo de Queiroz — tomou posse á 15 de Novembro de 1879.

20. Dr. Satyro de Oliveira Dias — tomou posse á 26 de Junho de 1880.

21. Alarico José Furtado — tomou posse á 16 de Maio de 1881.

22. José Lustosa da Cunha Paranaguá — tomou posse á 17 de Março de 1882.

23. Theodureto Carlos de Faria Souto — tomou posse á 11 de Março de 1884.

24. José Jansen Ferreira Junior — tomou posse á 11 de Outubro de 1884.

Secretaria de Estado
de Cultura e
Economia Criativa

TRABALHO QUE TRANSFORMA

Comunicado

As imagens, textos e obras disponibilizadas pelo Centro de Documentação e Memória da Amazônia estão na maioria em domínio público ou possuem termo de cessão para publicação da versão digitais produzida pela Secretaria de Cultura.

Se porventura, você identificar alguma obra que não esteja de acordo com a Lei de Direitos Autorais (lei 9.610/98), entre em contato conosco para que possamos identificar e proceder com regularização.

O objetivo da Biblioteca da Amazônia na disponibilização das versões digitais é a preservação da memória e difusão da cultura do Amazonas e região norte do Brasil, sem prejudicar os direitos patrimoniais do autor, herdeiros ou quem possuir o direito de uso.

O uso destes documentos digitais, digitalizados ou nascidos digitais são apenas para fins pessoais (privado), sendo vetada a sua venda, edição ou cópia não autorizada.

Lembramos, que esses materiais podem ser encontrados nos acervos do Sistema de Bibliotecas Públicas da Secretaria de Cultura e Economia Criativa e seus parceiros.

ACERVOS DIGITAIS

https://beacons.ai/cdmam_sec

FALE CONOSCO

(92) 3090-6804

cdmam@cultura.am.gov.br

acervodigitalsec@gmail.com

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA DA AMAZÔNIA - CDMAM